



Rutiner og brud i hverdagens transport. Et teknologisociologisk studie af børnefamiliers transport.

Godskesen, Mirjam Irene

Publication date:
2002

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Godskesen, M. I. (2002). *Rutiner og brud i hverdagens transport. Et teknologisociologisk studie af børnefamiliers transport*. Institut for Produktion og Ledelse, DTU.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Rutiner og brud i hverdagens transport

**Et teknologisociologisk studie af børnefamiliers
transport**

Ph. D. afhandling

Mirjam Godskesen

Juni 2002

**IPL/Teknologi og Miljøstudier
Danmarks Tekniske Universitet**

Rutiner og brug i hverdagens transport

**Ph. D. afhandling
Mirjam Godskesen**

**IPL/Teknologi og Miljøstudier
Danmarks Tekniske Universitet**

Juni 2002

**ISBN 87-91035-00-7
ISSN 1397-0305**

Indholdsfortegnelse

FORORD	5
ENGLISH SUMMARY	8
DANSK SAMMENFATNING	11
KAPITEL 1: INDLEDNING	16
1. TRANSPORT, BÆREDYGTIGHED OG ALTERNATIVER	16
2. PROBLEMSTILLING OG AFGRÆNSNINGER	19
3. AFHANDLINGENS INDHOLD	21
KAPITEL 2: POSITIONERING OG FORSKNINGSTILGANG	24
1. VALG AF FORSKNINGSTILGANG	24
2. FAGLIGE NETVÆRK OG RELATIONER	28
3. VIDENSKABSTEORETISK POSITIONERING	32
4. SUBJEKT-OBJEKT RELATIONEN	40
KAPITEL 3: TEORETISKE ELEMENTER	46
1. TRANSPORTMØNSTRE I FELTET MELLEM AKTØR OG STRUKTUR	47
2. TOLKNINGSFLEKSIBILITET	50
3. DET TEKNOLOGISOCIOLOGISKE PERSPEKTIV	53
4. HVERDAGSLIVSPERSPEKTIVET	66
5. AFSLUTTENDE KOMMENTARER	90
KAPITEL 4: UNDERSØGELSESTRATEGI, AFGRÆNSNING OG METODER	92
1. ANVENDTE METODER TIL INDSAMLING AF EMPIRI	92
2. PILOTUNDERSØGELSE.....	95
3. AFGRÆNSNING AF FELTET	101
4. REKRUTTERING	108
5. PRÆSENTATION OG DISKUSSION AF UDVALGET	112
6. FELTARBEJDETS FORLØB OG INDHOLD	115
7. FORTROLIGHED OG ANONYMITET	120
8. BEARBEJDNING OG ANALYSE	122
KAPITEL 5: FAMILIEFORTÆLLINGER	131
1. MATHILDE, STEVEN OG CECILIE	131
2. CONNIE, OLE, METTE OG LINE	150
3. MICHAEL, VIBEKE OG HELENE.....	164
4. SUSANNE, MEJSE OG ASTRID	185
5. BENT OG LISBETH	201
KAPITEL 6: TVÆRGÅENDE ANALYSE	223
1. KONSTRUKTIONEN AF BØRNEFAMILIERNES TRANSPORTMØNSTRE.....	225
2. TRANSPORTMIDDELVALG I UDVALGTE HVERDAGSSITUATIONER	247
3. SELVFORSTÆRKENDE TRANSPORTMØNSTRE.....	257
KAPITEL 7: AFSLUTTENDE DISKUSSION OG ANBEFALINGER	273
1. TRANSPORTMØNSTRENE KOMPLEKSITET	273
2. ANBEFALINGER I REGULERINGSSAMMENHÆNG	282
LITTERATURLISTE	285
BILAGSOVERSIGT	293

Forord

Nærværende projekt var motiveret af min interesse for miljøproblemer og et ønske om at være med til at 'redde verden'. Jeg var særligt interesseret i transportforårsagede miljøproblemer, men det gik hurtigt op for mig, at miljøovervejelser har en meget begrænset rolle i forhold til, hvordan hverdagens transport tilrettelægges. Derfor måtte fokus ændres, så undersøgelsen ikke længere handlede om transport og miljø, men om transport og alle de uendeligt mange elementer i moderne menneskers hverdagsliv, der har indflydelse på, hvordan transporten tilrettelægges.

Min motivation om at redde verden byggede på en god portion vrede over for dem, der ikke forstod, at det var vigtigt at tage hensyn til miljøet. Der lå en væsentlig drivkraft i den vrede, men den viste sig samtidig at blokere for, at jeg kunne få en dybere forståelse for, hvorfor mennesker tilrettelægger deres transport på forskellige måder. Arbejdet med transport i et hverdagslivsperspektiv var en anledning til at bearbejde min egen vrede og slippe den, så jeg derefter kunne gå mere åbent og undersøgende til emnet. Det var samtidig en personlig lettelse at være mindre vred og have mindre travlt med at redde verden. Men det betyder ikke, at jeg har resigneret over for transportens miljøproblemer. Det er lykkedes mig at bevare min optimisme. De mange forskellige måder, hverdagens transport tilrettelægges på, har åbnet mine øjne for, at vi potentielt kan transportere os mere miljørigtigt, end det sker i dag.

I løbet af ph.d. projektet er jeg blevet mor til Rebekka, og det har haft betydning for min forståelse for børnefamiliernes transport. Jeg gennemførte interviewundersøgelsen og den første bearbejdning af materialet inden jeg blev gravid. Da jeg efter barselsorloven læste interviewene igen, havde det at blive mor nuanceret min forståelse af emnet. Samtidig har rollen som mor været en hjælp gennem det sidste års intensive skriveproces. Når jeg hver dag kom hjem og skulle forholde mig til den meget jordnære må-

de, et barn oplever verden på, satte det en grænse for, hvor stresset og fraværende jeg kunne tillade mig at blive.

Arbejdsprocessen med at gennemføre ph.d. studiet har været præget af mange frustrationer og hårdt arbejde. Og det hårde arbejde har krævet en selvdisciplin, der ikke entydigt har været sund for krop og sjæl. Arbejdsprocessen har presset mig ud på dybt vand, og her har jeg lært, hvad det vil sige at tage imod hjælp fra andre. I den godnatsang, jeg synger for min datter om aftenen, er der et strofe, der går: *tak for de mennesker/som blev vor støtte/når vi fandt vejen besværlig at gå*. Det vers har gennem det sidste år af projektet givet helt ny mening.

Jeg vil gerne takke alle dem, der har hjulpet mig gennem projektet. Først og fremmest interviewpersonerne, der har brugt tid på at skrive dagbog og snakke med mig og med stor åbenhed og venlighed, har lukket mig ind i deres hverdagsliv. Og til Transportrådet der med økonomisk støtte har muliggjort projektet. Også tak til min vejleder Ulrik Jørgensen, der gennem skriveprocessen har været meget engageret og med meget kort varsel har stillet op og givet detaljeret respons på mine skrivelser. Og tak til Inge Røpke, der udover at være en god ven og kollega har åbnet døren ind til hverdagslivsforskningen og hjulpet mig med at skabe et fagligt netværk, så projektet ikke blev en ensom proces.

At gennemføre et phd.-projekt handler især om løbende at skabe en god arbejdsproces, og her har min deltagelse i en række faglige grupper og netværk været afgørende. Derfor et stort tak til 'supportgruppen', hvor jeg fik støtte til selve arbejdsprocessen, og de andre phd.-studerende i bygning 307, der lagde øre til mange suk i køkkenet. Også tak til 'metodegruppen', der ikke lagde fingrene imellem, når jeg præsenterede projektets metodiske aspekter. Herunder en særlig tak til Lisa Dahlager for at hjælpe mig, da trådene skulle samles til sidst. Også 'Miljø og Praksis' har haft stor betydning i processen, som et trygt forum, hvor jeg kunne prøve ideer af. Endelig vil jeg takke min veninde og tidli-

gere kollega, Irene Christiansen, for at læse og kommentere afhandlingen minutiøst og derved forbedre dens kvalitet væsentligt.

Men det er ikke tilstrækkeligt med faglig støtte, når man gennemfører et phd.-projekt. Det afsluttende afhandlingsarbejde har taget alle mine kræfter, og det er gået ud over familie og venner. Jeg er utrolig glad for den forståelse, jeg har mødt fra mine venner, der har lagt øre til mine beklagelser og forsikret mig om, at de stadig vil være der, når jeg igen dukkede op fra min mulvarpetilstand. Jeg vil også takke mine søskende for deres uvurderlige hjælp på hjemmefronten og min datter, Rebekka, for at hjælpe mig med at bevare jordforbindelsen. Endelig en hjertelig tak til min mand, Erik, for hans altid klippefaste tro på at jeg nok skulle klare det, og for at indrette sit liv, så der blev plads til, at jeg kunne arbejde.

English summary

The title of this thesis is “Transport in Everyday Life: Routines and Changes”. The research was carried out at Institute of Technology and Social Sciences at The Technical University of Denmark (DTU) and was financed by the Danish Transport Council. The study is explorative and the aim is to deepen our understanding of how transportation patterns are constructed as an integrated part of everyday life. Empirically, the study focuses on families with children who live in Greater Copenhagen. The aim is to produce new knowledge which could contribute to more sustainable transport patterns.

Studies of transport and everyday life are not established as a specific scientific tradition. Therefore my scientific position and research strategy are thoroughly described and discussed in chapters two and three. The research design is problem oriented and explorative and draws on qualitative methods. The empirical work includes a pilot study and a main study. Ten families were interviewed, and every family was interviewed two times. Between the two interviews they kept a diary concerning their activities and transportation. The research process can be characterized as abductive: I have simultaneously worked on the research question, the empirical data and on developing the theoretical perspective. Therefore, the theoretical perspective and the design of the analysis are directly inspired by the empirical work.

The theoretical point of departure is a socio-technological approach in which transport activities are conceived as being constructed through an interaction between the user and the available transport technologies. There is a mutual relationship between the transport technology and the user. This approach differs from an understanding where transport technologies are passively taken into use by social actors. Theories of everyday life have deepened the understanding of the role of transport in the families’ daily life.

The empirical study is presented as five family stories, where the families' transportation patterns are described as integrated parts of the families' everyday life. This form of presentation allows to give a coherent picture of each family's transport behavior without decontextualising it. Among the five families chosen for in depth analysis two have had cars for a long time, one has just bought a car, and two do not have a car. Together the five stories give a broad picture of the transport patterns of families with children living in Copenhagen, and it becomes evident that everyday transport is a very complex phenomenon.

Families often purchase a car when they have children. Some families buy a car before the child is born because they assume that it will be necessary, while others buy a car whilst the children are in their infancy. When the first child is born the family's everyday life is reorganised. After maternity leave is over, the parents become busier and are confined to tighter 'time frames'. Not surprisingly, car purchase is often connected to this change.

The families with cars explained that having a car at their disposal makes it easier to get access to all kinds of facilities. Car ownership is also connected to values that are important for modern people, such as freedom and independence. But car-driving is also a question of routine. In the theoretical chapter, I argue that routines are a necessary condition for everyday life, and that they are a part of the taken-for-grantedness that makes everyday life predictable and safe. By comparing two families' life stories, empirical evidence shows that experience and routines influence the families' interpretations of which transport modes they find appropriate and what activities they expect to take part in. This is one of the main reasons why it is very difficult to give up one's car, when you are used to having it.

The families without a car have the same modern values as the families with cars, but they manage to get access, freedom and independence in other ways. They take up residences in places

where they can get access to facilities and activities without the use of a car. They make plans for managing everyday transport, and they have experiences with different modes of transport and become competent users of public transport and bicycles. In this way, it is possible for them to live a modern life without a car. This works well in most cases, but in certain situations it is difficult to do without the car: When they return home late in the evening with tired children, and on weekend trips with the family.

Among the families without a car a distinction can be made between the carfree and the carless families. The carfree families have chosen not to have a car and imagine their future without a car, while the carless families cannot afford to have a car. But it is not a simple distinction between families that potentially could afford a car and those who cannot afford it. Some of the carfree families could potentially afford to buy a car and others could not, but they share the belief that they do not imagine that their life would be easier or more exiting if they had a car.

The result of the analysis indicates that 'sensible car use' is not an effective way to stop the growth in motorized transport. It would be far more effective to reduce car ownership and instead make it more attractive to live without a car. An element in such a strategy would be to make it easier for the carfree families to get access to a car in the situations where it is very much needed.

The study has described that transport patterns have a routine character. Therefore it can take a long time before initiatives to change transport behavior show any effect.

Dansk sammenfatning

Den foreliggende afhandling har titlen ”Rutiner og brug i hverdagens transport” og udspringer af et forskningsarbejde udført på Institut for Produktion og Ledelse (tidligere Institut for Teknologi og Samfund) på DTU. Undersøgelsen er finansieret af Transportrådet.

Projektet er problemorienteret og er motiveret af transportens negative, miljømæssige konsekvenser. Men miljømæssige overvejelser kan kun i meget begrænset omfang bidrage til en forståelse af udviklingen af hverdagens transportmønstre. Derfor studeres hverdagens transport og ønsket om høj mobilitet som et integreret element i det moderne samfund. Projektets problemstilling er at undersøge, hvordan børnefamilier, der bor i Storkøbenhavn, håndterer deres ønsker om mobilitet i hverdagen. Sigtet med analysen er at bidrage med viden, der kan fremme en bæredygtig udvikling på transportområdet.

Der eksisterer ikke en etableret faglig tradition inden for studier af transport og hverdagsliv. Derfor gør jeg i kapitel 2 og 3 meget ud af at redegøre for min videnskabelige position og undersøgelsesstrategi. Undersøgelsen er problemorienteret og eksplorativ og bygger på kvalitative metoder. Det empiriske arbejde omfatter en pilotundersøgelse og en hovedundersøgelse, hvor der i alt interviewes ti familier. Familierne har skrevet dagbog i en uge forud for interviewene, og disse dagbøger danner udgangspunkt for interviewene. Forskningsprocessen har haft en udpræget abduktiv karakter, idet jeg har arbejdet skiftevis med problemstilling, empiri og teori. Både teorivalget og analysens design er således direkte inspireret af det empiriske arbejde.

De forskellige teoretiske elementer, der indgår i afhandlingen, er udvalgt, efterhånden som der gennem det empiriske og analytiske arbejde opstod et behov for teoretiske begreber og forklaringsrammer. Udgangspunktet er et teknologisociologisk perspektiv, hvor hverdagens transporthandlinger bliver til i en vekselvirkning

mellem brugeren og de transportteknologier, der er til rådighed. Der er ikke tale om, at transportmidlerne passivt tages i brug men derimod om en gensidig påvirkning mellem teknologi og bruger. For at uddybe forståelsen af transportens rolle i børnefamiliernes dagligdag er der inddraget teoretiske elementer fra hverdagslivsforskningen. Her er hverdagslivet som praktisk og meningsgivende, opsplittet og sammenhængende, stabilt og foranderligt vigtige dimensioner.

Empirien præsenteres i form af fem familiefortællinger, hvor familiens transportmønster beskrives som en integreret del af hverdagslivet. Med den præsentationsform lykkes det at give en sammenhængende beskrivelse af hele familiens transport uden at den dekontekstualiseres. To af familierne har haft bil længe, to familier har ikke bil og den sidste familie har netop anskaffet bil. Til sammen giver de fem fortællinger et bredt billede af børnefamiliers transportmønstre, og det bliver tydeligt, at hverdagslivets transport er et meget varieret og komplekst fænomen.

Bilanskaffelse er i mange tilfælde knyttet til at få det første barn. I empirien ses en række eksempler på, at bilen anskaffes enten i forventningen om, at der vil blive brug for den, når barnet kommer, eller i løbet af de første år efter familieførgelsen. Bilanskaffelsen er knyttet til den reorganisering af tilværelsen, der sker, når barnet kommer, idet forældrene, når barselsorloven er forbi, både får mere travlt og samtidig får strammere tidsmæssige bindinger i dagligdagen.

Familierne med bil fortæller, at rådighed over egen bil giver lettere adgang til oplevelser i hverdagen. Bilejerskab knyttes samtidig til værdier, der har stor betydning for moderne mennesker: oplevelse af frihed og uafhængighed. Men transportmønstrene er også præget af rutine og har derfor en selvforstærkende karakter. I teoriafsnittet argumenteres der for, at rutinerede handlinger er afgørende for, at hverdagen kan fungere, og de er med til at etablere de kulturelle selvfølgeligheder, der gør hverdagen forudsig-

lig og tryk. Ved at sammenligne to familiers livshistorier vises det empirisk, at de erfaringer og rutiner, familierne har bygget op omkring hverdagens transport, er afgørende for, hvilke transportalternativer de finder hensigtsmæssige, og hvilke aktiviteter de forestiller sig som en del af deres hverdag. Det er grunden til, at det ser ud til at være meget vanskeligt at afskaffe bil, når man først har vænnet sig til at have den.

Børnefamilier uden bil har de samme moderne værdier som familierne med bil, men de håndterer det at få adgang, frihed og uafhængighed på andre måder. De vælger bolig ud fra, at de ikke vil være afhængige af bil i dagligdagen, de planlægger hverdagens gøremål nøje, og de gør sig erfaringer med andre transportmidler og bliver dermed kompetente brugere af offentlig transport og cykel. Dermed kan det lade sig gøre at leve et moderne liv uden bil. Hverdagen fungerer godt uden bil, men i en række periodisk tilbagevendende enkeltsituationer er bilen vanskelig at undvære: Når de skal hjem om aftenen med trætte børn, og når de skal på udflugter og weekendture med familien.

Familierne uden bil kan opdeles i de bilfrie og de billøse. De bilfrie har valgt at leve uden bil og indstillet sig på det som en blivende tilstand, mens de billøse undværer bilen af økonomisk nødvendighed. Men det er ikke en simpel skelnen mellem dem, der potentielt ville have råd til bil, og dem der ikke har det. Blandt de bilfrie er både familier, der ville have råd til bil og familier, der ikke har det, men fælles for dem er, at de ikke forestiller sig, at deres liv ville blive mere spændende eller nemmere ved, at de anskaffede bil.

Resultatet af analysen peger på, at 'fornuftig bilbrug' ikke er et effektivt middel til at begrænse bilbrug. Det er langt mere effektivt at begrænse bilejerskab og i stedet gøre det nemmere at leve uden bil ved at lette adgangen til bil i de situationer, hvor den er særligt vanskelig at undvære.

Samtidig betyder transportmønstrenes rutineprægede karakter, at der kan gå lang tid før man ser en effekt af tiltag, der skal forandre transportadfærd.

Kapitel 1: Indledning

Væksten i persontransport udtrykker et centralt dilemma i det moderne samfund: På den ene side ønsker vi samfundsmæssigt en høj mobilitet, på den anden side bliver det stadig mere tydeligt, at den voksende transport også har en lang række negative konsekvenser. Politisk set er der ikke stor vilje til at iværksætte tiltag, der fører til en begrænsning af persontransporten. Oftest prioriteres mobiliteten langt højere end det at reducere bilismens negative konsekvenser. Det ser jeg to centrale forklaringer på. For det første er der en forståelse af, at mobilitet og vækst hænger sammen: Hvis vi bremser mobiliteten, trues den økonomiske vækst. For det andet ønsker politikerne ikke at blive upopulære hos vælgerne - og det med rette. På landsplan har 68% af alle danske familier bil¹, og de vil nødig undvære den (Transportrådet 2000). Bilen er en integreret del af dagligdagen, og i de fleste tilfælde kan familierne ikke forestille sig, hvordan deres hverdag skulle hænge sammen uden bil. Så selv om de fleste mennesker er bevidste om, at deres bilkørsel har en række negative konsekvenser, så handler de ikke i forhold til denne viden. De lever med dilemmaet og føler sig afhængige af bilen i hverdagen, hvilket ikke er så mærkeligt i et samfund, der de sidste mange år er blevet udbygget med bilen som forudsætning.

1. Transport, bæredygtighed og alternativer

Det er transportens negative konsekvenser, der har været den overordnede motivation til at gennemføre dette projekt. Den stadig voksende transport er et miljømæssigt problem for samfundet. Hovedtendensen er, at danskerne transporterer sig mere og mere i bil, og det betyder, at både energiforbruget og forureningen vokser. I lyset af denne udvikling ønsker jeg at belyse muligheder og barrierer for at fremme en bæredygtig udvikling inden for persontransport.

¹ I storbyerne er dette tal noget mindre; kun 48% af husstandende har her bil.

En væsentlig barriere for at fremme en bæredygtig udvikling på persontransportområdet er, at bilismen tilsyneladende har en selvforstærkende effekt. Henry Ford sagde; "For hver ny vej, der bygges, vil flere biler blive taget i brug, og jo flere biler, der kommer, jo stærkere bliver kravet om nye og bedre veje" (NOAH Trafik 2001). Det forudsagde Henry Ford allerede for næsten 100 år siden, og tendensen ser ud til at holde stik. For hvert år kommer der flere biler på vejene, og vi kører længere og længere på de nye veje og broer. Det er således gået, som Ford spåede, men det, han ikke havde forudset, var bilismens negative konsekvenser. De er først blevet tydelige, efter biler er blevet allemands eje, og deres antal derfor er vokset drastisk.

Konsekvenser af transportvæksten

Når transportens negative effekter diskuteres politisk, så reduceres problemerne ofte til et spørgsmål om udledning af CO₂, NO_x og partikler. I den danske målsætning for reduktion af transportsektorens miljøbelastning står der, at CO₂ emissionen fra transportsektoren skal stabiliseres på 1988 niveau inden 2005, og der skal ske en efterfølgende reduktion på 25% frem til 2030. Udslippet af kvælstofoxider (NO_x) og kulbrinter (HC) skal med udgangspunkt i 1988 niveau reduceres med 60% frem til år 2010 (Trafikministeriet, 1993)². Ved at diskutere transportvæksten som et spørgsmål om energiforbrug og udslip af farlige stoffer lægges der op til, at problemet kan løses ad teknisk vej ved at opfinde mere energieffektive biler med katalysator. Jeg synes, det er vigtigt at have et meget bredere perspektiv på konsekvenserne af transportvæksten, selv om det betyder, at det bliver vanskeligere at finde på smarte løsninger. Listen af konsekvenser omfatter umiddelbart udover energiforbrug og partikelemission: Støjgener, grundvandsforurening, ulykker, pladsforbrug, trængsel, barriereeffekter, der nedsætter børns selvbestemmelse og begrænser ældres muligheder, dræbte dyr på vejene, æstetisk forurening (f.eks. tilsmudsede huse i byerne) og sociale uligheder med bilfordele

² I 1998 opgav man officielt denne målsætning med den begrundelse, at det var billigere at spare energien i andre sektorer, men de fremhæves stadig på Trafikministeriets hjemmeside i 2001.

for de rige og bilulemper for de fattigste (Det Økologiske Råd 2000, TeknologiNævnet 1993). Når hele rækken af konsekvenser tages i betragtning, bliver det vanskeligere at forestille sig en rent teknisk løsning af problemerne. Så selv om vi ad teknologisk vej kan bidrage til at reducere nogle af effekterne, så kommer vi ikke udenom, at vi bliver nødt til at reducere det antal kilometer, der køres i bilerne, hvis den brede vifte af negative konsekvenser skal reduceres. Når jeg i det følgende taler om at fremme en mere bæredygtig udvikling på transportområdet, så mener jeg en udvikling, hvor transporten generelt reduceres, og der sker en overflytning af persontransport fra biler til offentlig transport, cykel og gang³.

Transporthandlinger er ikke determineret

Set i lyset af den hidtidige udvikling og de prognoser, der laves for fremtidens trafikudvikling, kan det virke håbløst at lede efter muligheder for at fremme en bæredygtig udvikling på persontransport området. Når forskere inden for området transport og miljø mødes, er der ofte en lidt opgivende stemning: Det er svært at få øje på aktører, der vil bidrage til, at der sker væsentlige ændringer på dette område. Når jeg alligevel har bevaret optimismen, så skyldes det nogle observationer, jeg har gjort både i dagligdagen og i det empiriske arbejde. Konkrete eksempler på, hvordan enkeltpersoner eller familier tilrettelægger deres daglige transport, viser, at forskellige personer kan løse den samme transportopgave på vidt forskellige måder og med forskellige miljømæssige konsekvenser. Konkret kender jeg en række personer, der alle arbejder samme sted og bor samme sted: Nogle kører i bil, andre cykler, og andre igen vælger bussen. Der er således ingen automatik i forhold til, hvilken type transport forskellige personer vælger i forskellige situationer. Og det er heller ikke økonomisk determineret. I flere eksempler er det de økonomisk ringest stillede, der går mest op i at have en bil til rådighed. Dette skal selvfølgelig ikke forstås som et argument for, at transport-

³ Jeg ser i projektet bort fra flytrafikken.

valget er frit eller uafhængig af de betingelser, den enkelte står overfor i sin hverdag, men tjener til at fastholde, at der eksisterer en åbenhed i forhold til, hvordan vi tilrettelægger vores daglige transport.

2. Problemstilling og afgrænsninger

Bilbrug er den dominerende transportform i Danmark, men der er store variationer i, hvordan enkelte individer og familier tilrettelægger deres transport. *Udgangspunktet for projektet* er, at et studie af disse variationer i transportadfærd kan bidrage til en dybere forståelse af, hvordan forskellige transportmønstre⁴ etableres og vedligeholdes. *Målet* er, at denne viden kan bruges til at fremme samfundsmæssige initiativer, der kan understøtte en udvikling mod mere bæredygtige transportformer.

Undersøgelsen er afgrænset til *børnefamilier*. Denne gruppes transportmønstre er præget af mange forskellige gøremål, der er indlejret i en stram tidsstruktur bundet af arbejdstider og institutions åbningstider. Børnefamilierne kan derfor betragtes som at være i en ekstrem situation, hvor det kræver noget særligt at kunne klare sig uden bil. Den første (eller anden) bilanskaffelse og dermed en drastisk ændring af transportvanerne kan se ud til at være forbundet med det at stifte familie og få børn. Netop fordi denne livsfase ser ud til at være vanskelig at klare uden bil, er den vigtig at studere, når man ønsker at forstå, hvordan transportmønstre etableres og forandres. Børnefamilier får etableret nye transportvaner, der ofte holder ved resten af livet. Endelig kunne det tænkes, at børn socialiseres til bilbrug, når de allerede i barndommen vænner sig til, at bilen er en naturlig del af familien. I det perspektiv har børnefamiliernes udstrakte bilbrug konsekvenser for transportadfærden på meget lang sigt. Dette fører til projektets hovedproblemstilling:

⁴ Ved et transportmønster forstås en sammenstilling af transportveje og transportmidler indspundet i en tidsmæssig organisering.

Hvordan håndterer børnefamilier i Storkøbenhavn deres transport i hverdagen, og hvilke forhold kan forklare forskellene? Fokus er på de praktiske og meningsmæssige aspekter af, hvordan transportmønstre dannes og vedligeholdes som en integreret del af hverdagslivet.

Storkøbenhavn er valgt som afgrænsning, fordi jeg ønsker at undersøge børnefamiliernes transportadfærd, hvor transportsystemet byder på reelle alternativer. Jeg vil undersøge den situation, hvor familierne har en valgmulighed mellem forskellige transportløsninger og dermed nuancere min forståelse for, hvorfor en løsning vælges frem for en anden.

I problemstillingen har jeg valgt et *hverdagslivsperspektiv*, som er et perspektiv på et meso-niveau⁵, hvor det er muligt at få øje på både meningsmæssige strukturer og praktiske forhold knyttet til den enkelte families hverdag og transport. Set i et virkemiddel-perspektiv kan hverdagslivet umiddelbart virke som en mindre relevant indgang til at studere transportadfærd, for meget tyder på, at tvangsmæssige virkemidler som afgifter⁶ og infrastrukturændringer er meget mere effektive end forsøg på at få befolkningen til at ændre transportvaner frivilligt. Men der mangler både politisk vilje og støtte i befolkningen til at indføre effektive afgifter og prioritere mere bæredygtige infrastrukturinvesteringer. Ved at studere transportadfærd på det praktiske hverdagslivs-niveau kan der måske opbygges en mere nuanceret forståelse af, hvordan dagligdagens transport konstitueres, der kan danne grundlag for at lave tilpassede ændringer. Dermed vendes udviklingen med små skridt, der ikke giver store, uoverskuelige problemer i den enkeltes hverdagsliv, som f.eks. store, pludselige afgifter kunne gøre. Det er dermed også et opgør med et perspektiv, hvor den enkelte transporthandling studeres isoleret som et rationelt valg.

⁵ På side 48 defineres meso-niveau nærmere.

⁶ På Transportrådets konference "Styr på trafikken", afholdt i Landstingssalen, Christiansborg, d. 14. september 1998, sagde Trafikministeriets forhenværende planlægningschef, Hans-Carl Nielsen, at han så tre virkemidler med henblik på at reducere trafikskabt CO₂ udledning: Afgifter, afgifter og atter afgifter.

I problemstillingen lægges der vægt på, at det er både *de meningsmæssige og de praktiske* sider af transportmønstrene, der er i fokus. Samtidig betragtes *transportadfærden og hverdagslivet som en integreret helhed*: De enkelte transporthandlinger ses i sammenhæng med familiens øvrige transporthandlinger og i hele hverdagslivets kontekst. Det står i modsætning til mange studier af transportadfærd, hvor enkelte transportaktiviteter undersøges som selvstændige fænomener knyttet til særlige aktiviteter i dagligdagen. Et vigtigt element i projektet er derfor at anskueliggøre, hvordan de enkelte transportaktiviteter er gensidigt afhængige og samtidig integreret i hverdagslivet.

Endelig indeholder projektet et forandringsperspektiv, hvor jeg ønsker at belyse mulighederne og barriererne for, at familiernes transport kan ændres i en mere bæredygtig retning. Flere studier af transportadfærd viser, at transportmønstre har stor træghed; vi ændrer ikke transportadfærd fra den ene dag til den anden (Mægelund 1997, Læssøe 1999). Et element i at forstå forandring er netop at undersøge hvorfor der ikke sker forandring, dvs. hvordan denne træghed er konstitueret. En anden måde at få øje på forandringsmuligheder er ved at sammenligne familier med forskellige transportmønstre. Her kan studiet af familier, der har tilrettelagt hverdagen uden brug af bil, måske give nogle ideer til, hvordan man samfundsmæssigt kunne fremme udviklingen af mere bæredygtige transportmønstre.

3. Afhandlingens indhold

Afhandlingens kapitel 2 handler om forskningstilgang og positionering. Transport og hverdagsliv er et relativt nyt fagligt felt, hvorfor der ikke eksisterer en faglig tradition, som projektet kan skrives ind i. Derfor har jeg fundet det nødvendigt at redegøre eksplicit for min faglige baggrund, og hvilken indflydelse den har haft på tilrettelæggelsen af undersøgelsen. Derefter præsenteres nogle videnskabelige forståelsesrammer, og på den baggrund dis-

kutures forskningsprocessen og vigtige erkendelsesmæssige spring, der er gjort undervejs.

Kapitel 3 er afhandlingens teoretiske afsnit. De udvalgte teoretiske elementer er et resultat af en abduktiv forskningsproces: De er på den ene side valgt ud fra behov for begrebsliggørelse og præcisering, der er opstået i forbindelse med det empiriske arbejde. På den anden side har min faglige baggrund og forforståelse haft indflydelse på, hvordan jeg har anskuet empirien, og dermed hvilke teoretiske tilgange jeg har fundet særligt relevante. Det teoretiske afsnit kan karakteriseres som tværfagligt inspireret og bygger især på elementer fra teknologisociologien og fra hverdagslivsforskningen.

I kapitel 4 redegøres for den undersøgelsesstrategi, der er lagt til grund for det empiriske arbejde. Der argumenteres for de valgte afgrænsninger, og de anvendte metoder beskrives og diskuteres. Jeg har valgt at gøre denne beskrivelse grundig og detaljeret både af hensyn til undersøgelsens gennemsikuelighed og dermed validitet, men også for at videregive mine konkrete erfaringer til andre forskere.

Det empiriske arbejde præsenteres i kapitel 5 i form af familiefortællinger. Der er tale om sammenhængende beskrivelser af fem familiers transport og hverdagsliv, og de er udvalgt, så de tilsammen tegner et bredt billede af, hvordan børnefamiliers transport i hverdagen kan tilrettelægges. De enkelte fortællinger afsluttes med en analytisk opsamling, hvor de særlige forhold, der har været særlig afgørende for konstruktionen af familiens transportmønstre, fremhæves.

Kapitel 6 er en tværgående analyse, som består af tre delanalyser. I første del beskrives den reorganisering af tilværelsen, der sker når man får børn, og de generelle træk knyttet til det at leve henholdsvis med og uden bil diskuteres. Anden del handler om konkrete situationer i hverdagen, der lægger op til forandring af

transportmønstrene. Det drejer sig om situationer, hvor de bilfrie familier savner en bil og situationer, hvor familier med bil vælger at bruge andre transportmidler. I tredje del analyseres bilanskaffelsens konsekvenser, og transportmønstrenes selvforstærkende karakter undersøges.

I kapitel 7 konfronteres de mest centrale teoretiske pointer med de empiriske resultater og undersøgelsens konklusioner præsenteres. På grundlag af konklusionerne fremhæves en række forhold, man bør være opmærksom på, når man i reguleringssammenhæng ønsker at påvirke transportadfærd i en mere bæredygtig retning.

Kapitel 2: Positionering og forskningstilgang

Der er i Danmark lavet et meget begrænset antal undersøgelser inden for feltet transport og hverdagsliv. Situationen er dog under forandring, idet der er flere forskningsmiljøer under opbygning både i Danmark og de andre skandinaviske lande (Oldrup 2000). Det er karakteristisk for både de hidtidige danske og øvrige nordiske undersøgelser, at de trækker på vidt forskellige teoretiske universer, så der er ikke tale om et teoretisk etableret fagligt felt. For nærværende undersøgelse kom det til at betyde, at jeg ikke var bundet til at følge eller tage afstand fra nogen faglig tradition, fordi den simpelthen ikke eksisterede. Når man ikke arbejder inden for et fagligt felt, hvor der er en etableret faglig tradition, man kan skrive sig ind i, bliver det særlig vigtigt at redegøre for, hvordan undersøgelsen gribes an. En række spørgsmål, som normalt kan håndteres ved at referere til en samling 'standardtekster', er det her nødvendigt at redegøre eksplicit for.

1. Valg af forskningstilgang

En måde at skelne mellem socialvidenskabelige forskningstilgange er overordnet at opdele dem i henholdsvis kvantitative og kvalitative metoder. Der er tale om to meget forskellige videnskabelige tilgange med hver deres virkelighedsforståelse, metoder og krav til troværdighed. Forskere inden for den kvalitative forskningstradition har i en årrække brugt mange kræfter på at argumentere for, at kvalitative studier er mindst lige så videnskabeligt interessante og troværdige som kvantitative undersøgelser (Kvale 1996). At det omvendte ikke er tilfældet skyldes formodentlig, at det naturvidenskabelige forskningsparadigme, som baseres på kvantitative undersøgelser med udgangspunkt i robuste teoretiske modeller, er så dominerende og stadig står som ideal for mange samfundsvidenskabelige studier.

Inden for den nordiske forskning i transportadfærd er der i dag en anerkendelse af, at kvantitative og kvalitative metoder kan bruges til at opnå forskellige typer viden, at de har hver deres styrker og

svagheder, og gensidigt kan inspirere og supplere hinanden, (se f.eks. Jensen 1997). Med denne nuancerede tilgang til, hvordan forskellige metoder kan bruges til forskellige formål, kan det virke som skyttegraveri, når forskere inden for den kvalitative forskningstradition gør meget ud af at kritisere de kvantitative metoder (Eneroth 1984). Men diskussionen skal ses i lyset af den meget ophedede og mangeårige debat om kvantitative versus kvalitative metoder inden for samfundsvidenskaberne (Kvale 1996:68). Historisk er de kvalitative metoder ikke blevet anerkendt på linie med de kvantitative og har ikke fået nær den samme tildeling af ressourcer.

For at et fænomen kan undersøges videnskabeligt inden for den kvantitative forskningstradition, skal det kunne måles. Derfor er man nødt til at definere klart, hvad man ønsker at undersøge, før man går i gang med sin undersøgelse. I kvalitative studier er det fænomenernes kvaliteter, sammenhænge og særegenheder, der er interessante. Her er det muligt at undersøge aspekter af fænomener på en måde, hvor man netop er åben over for det særegne. Således er det en af den kvalitative metodes styrker at kunne pege på nye sammenhænge og forstå komplekse samspil, hvorudfra det så eventuelt også er muligt at gennemføre mere kvantitative kortlægninger eller overveje nye mønstre af sammenhænge i mere teoretisk forstand.

Feltet transport og hverdagsliv

En række centrale skandinaviske undersøgelser lægger alle sammen vægt på, at der er en lang række forhold, der indvirker på transportadfærd (Jensen 1997, Hjorthol 1990, Magelund 1997). En yderligere afsøgning af de eksisterende undersøgelser inden for transport og hverdagsliv viste, at der er tale om et fagligt felt præget af meget komplekse sammenhænge (Grahm 1995, Sørgaard 1993, Waldo 1999). Derfor forholdt jeg mig kritisk over for tilgange, der byggede på forhåndsklassifikationer af trafikad-færdsgrupper, eller hvor enkelte transportaktiviteter blev studeret ude af sammenhæng med resten af de daglige gøremål.

Jeg valgte at fokusere på at studere transportadfærd i enkeltsituationer og se dem i forhold til hele billeder af et hverdagsliv. Inden for denne afgrænsning ønskede jeg at nuancere forståelsen af transport i hverdagslivet og fandt det vigtigt at forholde mig åbent til den mangfoldighed af forhold, der har indflydelse på hverdagens transport, både for at få øje på nye forklaringslementer og for at forstå de komplekse samspil mellem forskellige forhold. Jeg valgte derfor at tilrettelægge projektet som en eksplorativ undersøgelse, hvor de empiriske undersøgelser er udformet på en måde, der levner plads til nye erkendelser. Det kan netop lade sig gøre ved en kvalitativ undersøgelse, hvor en løbende præcisering af problemstillingen og forskningsobjektet kan indgå som en del af undersøgelsen (Strauss & Corbin 1990).

Troværdighed i kvalitative undersøgelser

Der er forskel på, hvordan man måler en undersøgelses troværdighed inden for den kvalitative og kvantitative forskningstradition. I den kvantitative forskning eksisterer der et objektivitetsideal, hvor metoderne til indsamling af empiri skal sikre, at undersøgelsens resultater er reproducerbare og uafhængige af, hvilken forsker der konkret gennemfører undersøgelsen. Selv om resultaterne fra kvantitative undersøgelser oftest præsenteres med baggrund i specifikke situationer og dermed følges af forbehold for generaliserbarhed, er der en tendens til, at hukommelsen ofte svinger i mere populære kontekster såsom pressen, hvorefter resultaterne tolkes som en objektiv og sand beskrivelse af virkeligheden. I den kvalitative forskningsproces afvises det objektiverende videnskabsideal. Men det betyder ikke, at man nødvendigvis må tilslutte sig den fuldstændige relativisme, hvor 'anything goes', og viden er fuldstændig kontekstafhængig. Kvale (1996) forsøger at overskride denne polaritet mellem relativisme og objektivisme ved at henvise til Bernstein, der arbejder inden for den hermeneutiske tradition. Han argumenterer for et sandhedsbegreb, hvor dialogen er i centrum:

“...true knowledge is sought through rational argumentation by participants in a discourse. And the medium of a discourse is language, which is neither objective or universal, nor subjective or individual, but intersubjective.” (Kvale 1996:66)

Inden for denne sandhedsforståelse kan man også stille krav til en videnskabelig undersøgelses troværdighed, men det bliver nogle andre krav end de krav om validitet, præcision og repræsentativitet, som man stiller til en kvantitativ undersøgelse (Eneroth 1984:18). Spørgsmålet om en undersøgelses troværdighed drejer sig her om, hvorvidt man kan overbevise andre om gyldigheden af sine resultater. Den på området erfarne læser skal kunne forstå de observationer og følge de overvejelser og resultater, som man kommer frem til. Eneroth formulerer det således som, at hvem som helst, der læser et projekt, skal kunne sige: “Ja, hvis man ser på datamaterialet ud fra det perspektiv, så forstår jeg, at det er de sammenhænge, der træder frem af datamaterialet” (1984:69, min oversættelse). Intersubjektiv forståelse er således også et validitetskrav for kvalitative undersøgelser.

Etableringen af den intersubjektive forståelse er betinget af, at en given undersøgelse er gennemskuelig for læseren. Det er et vilkår, at forskeren præger undersøgelsen, og derfor skal det fremgå klart, hvilken baggrund forskeren har for at lave denne, og hvilke teoretiske forforståelser vedkommende går til feltet med. Det skal også være tydeligt, hvordan det empiriske arbejde er tilrettelagt og udført, og hvordan analyserne er gennemført.

I det følgende redegøres for min baggrund for at gennemføre undersøgelsen, herunder de faglige sammenhænge jeg er indgået i under projektet, og hvordan det har haft indflydelse på min forståelse af feltet transport og hverdagsliv. Derefter kommer jeg nærmere ind på selve forskningsprocessens forløb og karakter, og herunder hvordan jeg positionerer mig i forhold til nogle grundlæggende videnskabsteoretiske spørgsmål.

2. Faglige netværk og relationer

Min *uddannelsesmæssige baggrund* er civilingeniør inden for miljø. Ingeniørfaget bygger på et objektiverende videnskabsideal, hvor der er én virkelighed, og denne virkelighed forsøger man at modellere. Min faglige baggrund havde stor indflydelse på den måde, jeg i første omgang forsøgte at tilrettelægge nærværende undersøgelse, idet jeg anstrengte mig meget for at finde en teoretisk model, der kunne omfatte alle aspekter af transport og hverdagsliv, dvs. en model af hele virkeligheden. Det var et stort spring at bevæge sig ind i samfundsvidenskaberne, hvor man arbejder med forskellige videnskabelige paradigmer og kan vælge at belyse et fænomen fra en særlig, udvalgt vinkel.

Et tværfagligt forskningsmiljø

Projektet er udført ved *Institut for Teknologi og Samfund (ITS)* på DTU⁷, som er et udpræget tværfagligt miljø. Her er ansat både civilingeniører, økonomer, sociologer, psykologer, etnologer og geografer. Jeg har deltaget i faggrupperne for miljø og teknologi-sociologi, mens ph.d.-projektet har været tilknyttet et forskningsprojekt om hverdagsliv og energiforbrug, herunder transport, hvor der deltog en teknologisociolog, en socioøkonom og en socialpsykolog. Det er ikke alene forskellige faggrupper, der arbejder sammen, men de enkelte personer spænder også over forskellige fagområder. Tværfagligheden betyder, at der trækkes på en lang række forskellige teoretiske traditioner, så der var stor åbenhed i mit lokale faglige miljø over for, hvilke teoretiske elementer jeg ønskede at arbejde med.

Da jeg startede på projektet, var der ingen, der tidligere havde arbejdet med transport og hverdagsliv ved ITS. Den nærmest beslægtede forskning var et projekt om hverdagsliv. Det betød, at der heller ikke lokalt var en etableret, faglig tradition, jeg kunne placere mig indenfor. Det faglige miljø gav således meget vide

⁷ Ved projektets slutning er det faglige miljø på ITS blevet reorganiseret og inddraget i et større DTU institut: Institut for Produktion og Ledelse.

rammer for at definere projektet, hvilket havde den fordel, at jeg kunne gå meget åbent til problemstillingen. Det giver mulighed for at se nye sammenhænge og prøve nye metoder af. På den anden side har det den ulempe, at man må bruge mange kræfter på at afgrænse projektet og positionere sig.

Selv om der ikke var en etableret tradition for at studere transport og hverdagsliv ved ITS, er der nogle andre faglige traditioner, der i høj grad har præget projektet. Det drejer sig om en teknologisociologisk forskningstradition, en miljøfaglig diskussion, og endelig deltog jeg i en diskussion om hverdagsliv, der ved ITS især kobles til teknologi, forbrug og miljø.

Den *teknologisociologiske forskningstradition* udspringer internationalt bl.a. af en kritik af teknologideterminismen, og dens væsentligste pointe er, at der indgår både sociale og materielle elementer i konstruktion af teknologi. I en dansk kontekst er den teknologisociologiske forskning motiveret af et ønske om at etablere et teoretisk grundlag for at forstå den teknologiske udvikling som et socialt produkt og kortlægge drivkræfterne bag teknologiudviklingen. Denne type forskning findes oftest i tværfaglige miljøer, og jeg ser det som en force ved teknologisociologien, at den formår at lave overbevisende analyser, hvor materielle og sociale forklaringer kombineres. Idet transporthandlinger så tydeligt består af både materielle og sociale elementer, ser jeg et behov for den type analyser inden for studier af transport og hverdagsliv.

Miljødiskussionen ved ITS er præget af, at de fleste forskere i miljøfaggruppen arbejder problemorienteret og har et forandringsperspektiv som en del af deres faglige orientering. En vigtig diskussion i gruppen har handlet om mulighederne for at vurdere miljøproblemer og prioritere dem i forhold til hinanden. På hverdagslivsområdet betyder det, at de konkrete handlinger i hverdagen studeres, og at det vurderes, hvilke konsekvenser disse har for miljøet. Som forskere vil miljøfaggruppen ved ITS forsøge at etablere en position, hvorfra vi kan udtale os om, hvad der

er mere eller mindre miljørigtigt. Dette står i modsætning til en række sociologiske og antropologiske undersøgelser, hvor forskerne ikke etablerer et ståsted, hvorfra de kan diskutere om forskellige handlinger er mere eller mindre bæredygtige, men i stedet interesserer sig for, hvordan interviewpersonernes opfattelser af miljøproblemerne er konstrueret, hvordan de italesættes, og hvordan deres miljøforståelse hænger sammen med eller netop ikke hænger sammen med deres handlinger (Halkier 1999, Iversen 1996, Uth 1999).

Diskussionen af *hverdagsliv* ved ITS blev startet tilbage i 1980'erne af Tarja Cronberg. Der blev både lavet studier af konkrete teknologier i hverdagslivet (Cronberg 1987) og diskussioner af det teoretiske grundlag for at forstå forholdet mellem teknologi og hverdagsliv (Cronberg 1993). I de senere år er fokus skiftet til i højere grad at handle om forbrugets rolle i hverdagslivet, og hvordan dette forbrug udmønter sig i miljøproblemer (Røpke 1999a, 1999b, 2000, Læssøe 1999). Miljø- og forbrugsforskerne ved ITS har haft kontakt til et internationalt forskningssamarbejde, der blev koordineret ved Lancaster University. Samarbejdet udmøntede sig bl.a. i, at jeg deltog i at skrive en artikel om forbrugets symbolske betydning (Ger et al. 1998) og i et udlandsophold ved Sociologisk Institut i Lund. Her fik jeg indsigt i dele af den sociologiske miljøforskning i Sverige, og det blev tydeligt for mig, hvor stor bredden er inden for forskning i forbrug og miljø.

Netværk i transportverdenen

Min interesse for transport og hverdagsliv udspringer af mine ingeniørstudier af miljøproblemer og et fokus på, hvad den enkelte kunne gøre for at forandre sin adfærd i en mere miljørigtig retning. Min tilgang i begyndelsen af projektet var derfor at se transportadfærds handlinger som et *eksempel* på adfærd, der har negative miljømæssige konsekvenser. Siden har jeg deltaget i en række faglige sammenhænge i transportverdenen⁸, og i dag ser

⁸ Dette netværk er i første omgang opdyrket gennem deltagelse i konferencer og workshops, men er blevet forstærket gennem deltagelse i et forskningsprogram for transportadfærd (CEFTA), som

jeg i langt højere grad den sociologisk inspirerede forskning i persontransport som et selvstændigt forskningsfelt. Nogen ville tale om, at der er ved at blive udviklet en 'bindestregssociologi' - i dette tilfælde en transport- og mobilitetssociologi. Men der er tale om mere end en applikation til main-stream sociologien. Både inden for transport- og mobilitetssociologien og for teknologi-sociologien generelt gælder det, at den er et opgør med den essentielle adskillelse af sociale fænomener fra det tekniske og materielle. Der er tale om en kvalitativ udvidelse af sociologiens felt, når de materielle omstændigheder inddrages i analysen på linie med de sociale. Ved at indgå i faglige sammenhænge, hvor feltet persontransport har været omdrejningspunktet, har jeg fået støtte til at holde fast i de tekniske og materielle aspekter af transport i hverdagslivet, og det er lykkedes at gøre selve transporthandlingerne i hverdagslivet til projektets omdrejningspunkt. Transport er på den måde ikke bare en case, der belyser nogle generelle teoretiske sammenhænge inden for sociologien. Samtidig har det faglige netværk i transportverdenen givet mulighed for at perspektivere undersøgelsen og at sammenligne resultaterne med andre. Mit netværk på transportområdet består primært af nordiske forskere, hvilket er en bevidst begrænsning ud fra ressource-mæssige overvejelser.

Metodegruppe

I forbindelse med et ph.d.-kursus om det kvalitative forskningsinterview blev der etableret en gruppe, der skulle mødes og diskutere metode i forhold til vores ph.d.-projekter. Denne gruppe bestod af seks ph.d.-studerende med forskellig akademisk baggrund, hvor alle arbejdede med forskellige empiriske områder. Vi samledes med en vilje til at reflektere over vores projekter i forhold til en forforståelse, der omfatter både de personlige og faglige elementer. Gruppen fungerede godt, og vi har mødtes ca. en gang om måneden i tre år.

er et center uden mure, bestående af fem forskere på fire forskellige institutioner. Programmet er primært finansieret af Transportrådet.

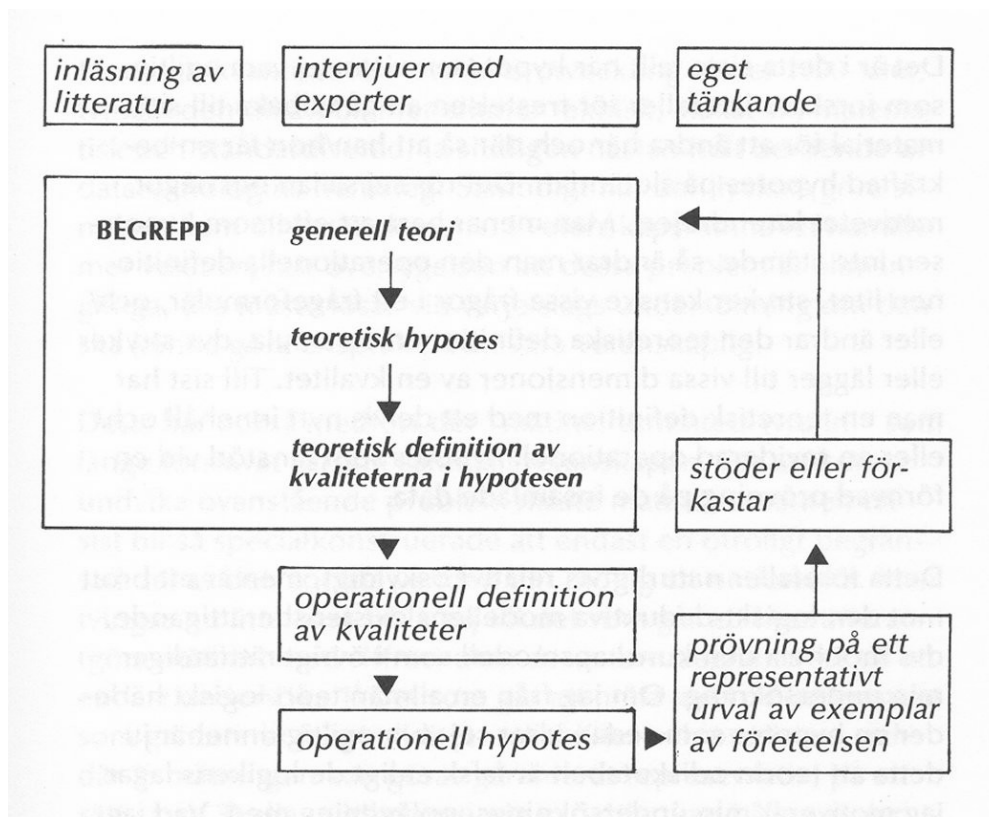
3. Videnskabsteoretisk positionering

Mit faglige udgangspunkt er som nævnt en uddannelse som civilingeniør, men jeg er gennem projektforsløbet i stadig højere grad blevet fortrolig med samfundsvidenskabelig forskningsmetode, hvilket har ændret min grundlæggende opfattelse af, hvordan god forskning skal bedrives. Med andre ord kan man sige, at min forforståelse har ændret sig. I dette afsnit vil jeg redegøre for den erkendelsesproces, der er sket undervejs i projektforsløbet, og diskutere den i forhold til nogle grundlæggende, videnskabsteoretiske positioner.

Projektet bygger som nævnt på kvalitative metoder. Når jeg i de forskellige afsnit alligevel gør noget ud af at beskrive den kvantitative forskningsmetode, er det fordi, de kvalitative metoder i høj grad er blevet udviklet som en reaktion på det reduktionistiske verdensbillede, der hænger sammen med de kvantitative metoder.

Afvisningen af den logisk-deduktive kundskabsmodel

Inden for kvantitativ forskning tager man udgangspunkt i den **logisk-deduktiv kundskabsmodel**. Her er målet for forskningen at foretage en kvantitativ måling, så man må starte sin undersøgelse med at definere præcis, hvad det er, man ønsker at måle. Til dette formål tages udgangspunkt i en teoretisk model, der prædefinerer det fænomen eller de sammenhænge, man ønsker at undersøge. Udfra modellen deduceres logisk et antal hypoteser, og de omsættes til nogle variable eller dimensioner, der kan måles. Forskningsundersøgelsen skal nu bekræfte eller afkræfte den opstillede hypotese. Hvis hypotesen forkastes, afvises den teoretiske sammenhæng. Hvis hypotesen derimod bekræftes, er det ikke et bevis på, at teorien holder, men blot en statistisk sandsynlig indikation for, at den teoretiske hypotese kunne bekræftes (Eneroth 1984). Man taler om at modellen er verificeret - altså sandsynliggjort. Desværre forveksles dét, at modellen er sandsynliggjort, ofte med, at den er sand. Men den logisk-deduktive kundskabsmodel kan ikke levere mere 'sand' viden end andre kundskabsmodeller. Den logisk-deduktive metode er afbildet i Figur 1:



Figur 1: Den logisk-deduktive metode.

Kilde: Eneroth 1984.

Når jeg efterrationaliserer forskningsprocessens forløb, kan jeg se, at jeg startede projektet inden for dette paradigme. Gennem litteraturstudier forsøgte jeg at finde en teoretisk model, der kunne hjælpe mig med at begrebsliggøre og afgrænse hverdagslivet som fænomen og samtidig sige noget om transporthandlinger i hverdagslivet. Men kritisk refleksion viste mig, at de forskellige teoretiske modeller og tilgange, jeg stiftede bekendskab med, havde alvorlige mangler i forhold til at indfange de dynamikker og sammenhænge, der karakteriserer transport i hverdagslivet. Så jeg fandt ikke en teoretisk model, jeg direkte kunne bruge. Jeg

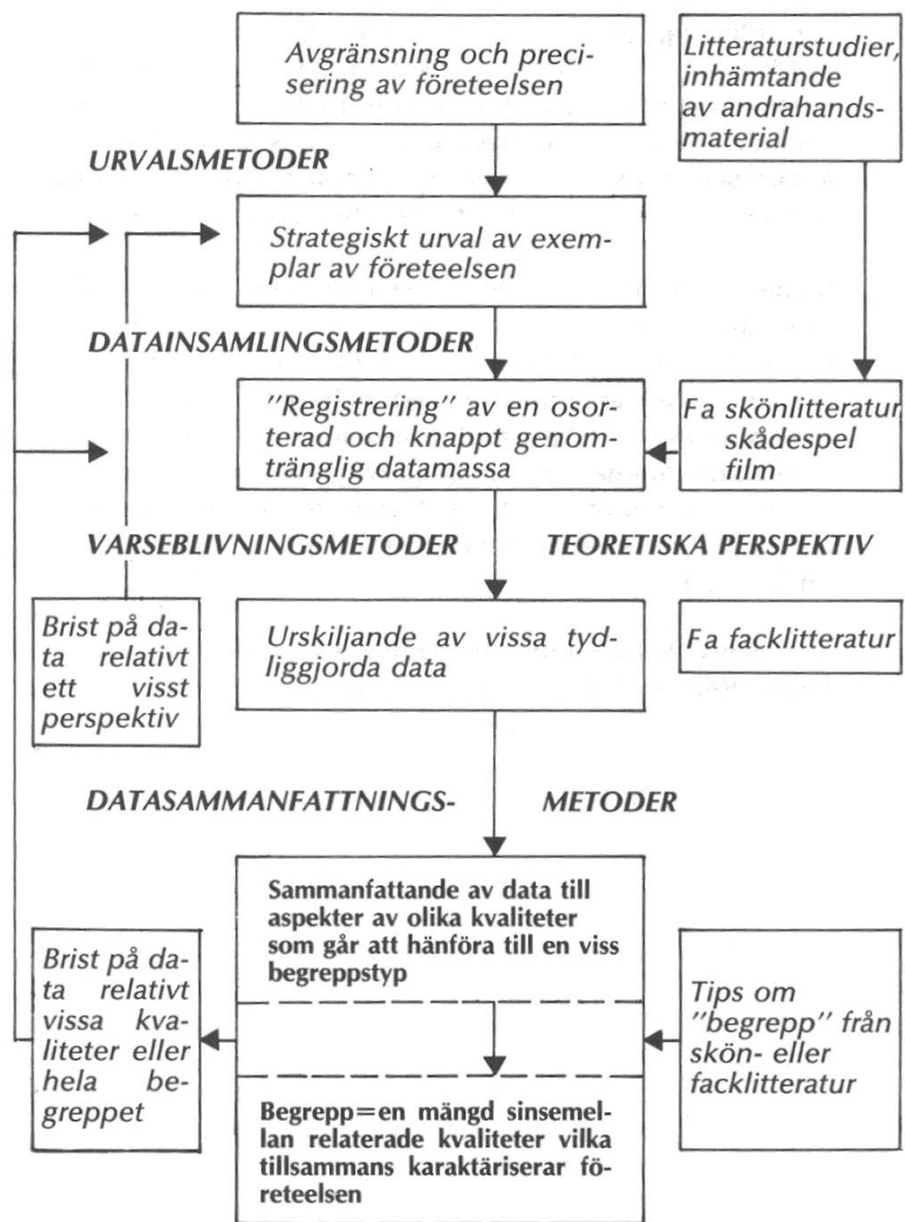
forsøgte således at gennemføre en eksplorativ undersøgelse ud fra en logisk-deduktiv metode og måtte erkende, at det ikke kunne lade sig gøre. Det betød, at jeg måtte give slip på forestillingen om, at andre allerede havde konstrueret en model, jeg kunne bruge.

Den begrebsligt-induktive kundskabsmodel

I stedet tog jeg nu udgangspunkt i en grundlæggende undren over, hvordan transporthandlinger i hverdagen bliver til. Jeg vendte mig mod fænomenet ved at gå ud i feltet og gennemføre en pilotundersøgelse⁹. Denne strategi, hvor jeg tog udgangspunkt i empirien, minder i højere grad om det, Eneroth (1984) kalder den begrebsligt-induktive forskningsmodel.

I Figur 2 er den *begrebsligt-induktive model* afbildet. Målet i et forskningsprojekt, der er baseret på denne forståelse af virkeligheden, er at søge viden om, hvilke kvaliteter der tilsammen karakteriserer et fænomen og dermed gør det muligt at adskille det fra andre fænomener. Her tages udgangspunkt i de empiriske observationer, man gør af fænomenet, hvor målet er at ordne observationerne til noget begribeligt (Eneroth 1984). Den begrebsligt-induktive model indebærer således, at der slutes fra observationer til almengyldige begreber eller forklaringer af sammenhænge. Dette står i modsætning til den kvantitative undersøgelse, hvor udgangspunktet er en teoretisk model, som skal afprøves gennem empiriske observationer.

⁹ Pilotundersøgelsen beskrives detaljeret i kapitel 4.



Figur 2: Den begrepsligt-induktive model.

Kilde: Eneroth 1984

Det interessante ved denne tilgang er, at der er tale om en løbende fokuseringsproces, fra man i begyndelsen praktisk taget kun har en overskrift på det fænomen, man ønsker at undersøge, til man i

sidste ende får udviklet nogle nuancerede begreber, der karakteriserer fænomenet og dets kvaliteter. På det punkt får Eneroth med sin beskrivelse af forskningsprocessens faser fat i et væsentligt element i det empiriske arbejde, nemlig den trinvis afgrænsning og begrebsliggørelse af det fænomen, der undersøges. Denne trinvis afgrænsning og afklaring har jeg selv oplevet i forskningsprocessen. Men i forhold til mine erfaringer fra forskningsprocessen underbetoner han teoriens og forforståelsens rolle. Her ligger han metodisk tættere på 'grounded theory', end jeg har gjort i min undersøgelse.

Jeg vendte mig som sagt mod empirien og gennemførte en pilotundersøgelse. Men i analysen af interviewene viste det sig, at jeg havde meget svært ved at strukturere materialet. Jeg oplevede et behov for at afklare min teoretiske forforståelse og de begreber, jeg brugte til at tale om transport og hverdagsliv. Jeg vendte mig derfor igen mod teorien, og denne gang fokuserede jeg især på teorier om hverdagslivet. Forskningsprocessen har således været præget af, at empirien og de teoretiske reflektioner løbende har inspireret hinanden og kan derfor beskrives som en abduktiv proces.

Den abduktive forskningsproces

Abduktion er en metode, der er væsensforskellig fra både den begrebsligt-induktive og den logisk deduktive metode. Induktion indebærer, at der sluttes fra en række enkelttilfælde til en almen lov. Metodisk betyder det, at man skal have et stort antal iagttagelser, og ingen af dem må stride mod den generelle lovmæssighed. Ifølge Ole Fogh Kirkeby (1988) vil den induktive metode have en tendens til at blive selvbekræftende, fordi selve hypoteserne lægger op til, at forskeren konstruerer eksperimenter, der netop belyser de forhold, som hypoteserne peger på. Deduktion er det modsatte af induktion. Her slutter man fra det almene til det specifikke. Deduktion baseres på almene lovmæssigheder, der udledes logisk. Ved deduktion vil der være en tilbøjelighed til, at man bekræfter de sammenhænge, man kender i forvejen, fordi

man kun har opmærksomheden rettet mod de ting, der bekræfter disse sammenhænge. Med andre ord: ”Man ser kun dét, man vil se”.

Kirkeby (1988) argumenterer dermed for, at hverken de induktive eller deduktive processer fører til ny viden, idet begge tilgange på hver deres måde er selvverificerende. Det at skabe nye hypoteser og teorier kræver ifølge Kirkeby en særlig analytisk evne til tolkende, kreativ identifikation, og det er en hermeneutisk evne, som han omtaler som ren kreativitet. Han er optaget af, hvordan ny viden skabes: ”Hvordan kan man beskrive den proces, der gør at een verden går i stykker, og en anden verden opstår?”, spørger han. Som illustration bruger han billedet af Sherlock Holmes, der spiller på violin i timevis, indtil han lige pludselig lægger violinen fra sig. Så har han fået den idé, der betyder, at gåden er så godt som løst. Selve analysen, der fører til den nye idé, er foregået, mens han spillede violin, og denne proces er meget vanskeligt at forstå (Kirkeby 1988).

Kirkeby henviser til forfatteren Edgar Allan Poe og citerer ham for at sige, at ”de sjælelige forteelser, der almindeligvis omtales som de analytiske, er i sig selv kun i ringe grad modtagelige for analyse. Vi erkender dem kun gennem deres virkninger”. Men selv om Kirkeby siger, at den analytiske proces ikke kan beskrives, så introducerer han alligevel begrebet abduction. Han kalder det et begreb, der kan antyde eller pege på det ubeskrivelige.

Ifølge Kirkeby er det Charles Sanders Peirce, der først har beskrevet abduction. Han siger, at det er en metode, der ikke er en metode. Den er karakteriseret ved at være den eneste analytiske funktion, der kan skabe ny viden. Peirce siger, ”Nor that the matter of no new truth can come from induction. It can only come from abduction; and abduction is, after all, nothing but guessing” (Peirce; Kirkeby 1988). Videre siger Peirce, at abduction nødvendigvis må udgå fra iagttagelser, fra den umiddelbare oplevelse af fænomener, *da den jo har som formål at sprænge de rammer,*

man tidligere oplevede fænomenerne under ved at skabe en ny logisk klasse af fænomener. Udgangspunktet er her en oplevelse af, at noget ikke passer, og målet er at skabe ny viden gennem iagttagelser af det fænomen, man interesserer sig for. Processen mellem den umiddelbare oplevelse af fænomenet og etablering af en ny teoretisk beskrivelse handler om at 'gætte'. Dette er en kreativ proces, og på et tidspunkt gætter man på noget, der 'stemmer'.

Når Kirkeby taler om abduktion som en kreativ proces, får han fat i de u håndgribelige elementer i forskningsprocessen, men samtidig kan det lyde meget avanceret. Mats Alvesson og Kaj Sköldb- berg har en mere jordnær beskrivelse af abduktion og mener, at det er den forskningsmetode, der i realiteten anvendes ved mange case studier (1994:42). De beskriver konkret den pendling, der sker mellem empiri og teori:

“Abduktionen utgår från empiriska fakta liksom induktionen, men avviser inte teoretiska förförestälningar och ligger i så måtto närmere deduktionen. Analysen av empirin kan t ex mycket väl kombineras med, eller föregripas af, studier av tidigare teori i litteraturen: inte som mekanisk applicering på enskilda fall, utan som inspirationskälla för upptäckt av mönster som ger förståelse.” (Alvesson og Sköldb- berg 1994)

Jeg har i praksis oplevet den daglige forskningsproces som en uforudsigelig pendling mellem teori og empiri, hvor teoretiske ideer og empiriske observationer løbende inspirerede og påvirke- de hinanden. Dette var i begyndelsen en kilde til frustration, fordi jeg havde en forestilling om, at forskningsprocessen skulle være mere lineær. Og det var en lettelse, da jeg blev klar over, at det er meget almindeligt, at feltstudier foregår på den måde (Andersen et. al. 1992). Og da jeg ligefrem fandt et begreb for denne forsk- ningsmetode og opdagede, at den blev diskuteret i metodebøger, bidrog det til en større accept af min forskningsproces. Alvesson og Sköldb- berg lægger netop vægt på, at forsøget på at holde sig til

en lineær forskningsproces kan være med til at lægge en unødvendig begrænsning på forskningen (1994:42).

Den analytiske proces og teoriens status

Allerede i forbindelse med analysen af pilotundersøgelsen erfarede jeg, at det var nødvendigt at vælge en synsvinkel og skærpe det teoretiske perspektiv. Dette kan gøres mere eller mindre bevidst, men det er et vilkår, at man i analysen ikke kan omfatte hele den mangfoldighed, som datamaterialet indeholder. Eneroth (1984) omtaler det teoretiske perspektiv som det, der styrer forskerens opmærksomhed mod visse data og forbi andre. Denne selektionsproces muliggør en begrænsning af datamaterialet, som er nødvendig for at kunne overskue det. Det var et vendepunkt for projektet, da jeg under læsning af hverdagslivsteoriene blev klar over, at teori ikke behøver at have karakter af at være en sammenhængende forståelse af hele virkeligheden, men 'blot' kan være en særlig måde at se verden på - en synsvinkel - hvor man stadig forholder sig åbent til empiriens sammenhænge. Teori i denne forstand er ikke i sig selv kausal, men består af nogle åbne begreber, der kaster et bestemt lys på det empiriske arbejde, uden derved at definere hvilke konkrete sammenhænge, der skal undersøges. Dermed åbnes der også op for, at forskningen ikke behøver at resultere i årsag-virknings forklaringer, men i stedet kan sigte mod en større og mere nuanceret forståelse af et fænomen. Med denne tilgang blev det meget mere interessant at studere transport og hverdagsliv, fordi jeg i højere grad *også* kunne lade mig lede af min personlige nysgerrighed for, hvordan børnefamilier på mange forskellige måder transporterer sig i hverdagen.

Det er en stor fordel, at man er bevidst om valget af synsvinkel og teoretisk perspektiv, så man derved kan koncentrere sig om at få belyst de aspekter, man er særligt interesseret i. Samtidig er det min erfaring, at det teoretiske perspektiv skærpes gennem arbejdet med empirien; især når man arbejder med det endelige manuskript. Derfor må det i en fase af forløbet accepteres, at den synsvinkel, man vil anlægge på analysen, ikke er veldefineret, men snarere findes som en fornemmelse i baghovedet, der i en

eller anden grad styrer analysen i en bestemt retning. Afklaringen af det analytiske perspektiv er en uendelig proces: Det kan hele tiden skærpes, og processen kan kun stoppes ved, at man vælger at sætte det sidste punktum i rapporten.

Vanskeligheden ved at forstå, hvad der egentlig sker i den analytiske proces, er et tema, vi ofte har diskuteret i metodegruppen. Når vi skiftevis har været i den fase af vores projekter, hvor vi havde indsamlet det empiriske materiale og havde etableret en teoretisk forståelse af feltet, har vi gang på gang undret os over, hvorfor der ikke står noget i metodebøgerne om, hvordan man så skal gøre. Der er forskellige procedurer, man kan følge, og computerprogrammer man kan bruge, men skridtet, fra man står med sit bearbejdede datamateriale, til man får etableret nogle nye begreber og teoretiske sammenhænge, står der ikke noget nærmere om i metodebøgerne. Efterhånden som de fleste i metodegruppen kom igennem processen¹⁰, blev vi klar over, hvorfor der ikke er en anvisning: Det er som Ole Fogh Kirkeby siger en proces, der vanskeligt lader sig beskrive. Det nærmeste, vi kom det i metodegruppen, var at beskrive det som en kreativ proces. I dag har jeg i hvert fald en klar fornemmelse af, at den kaotiske og kreative proces har været vigtigt for at få nye erkendelser¹¹.

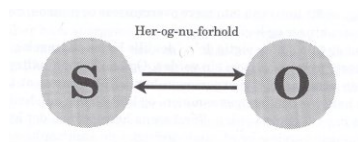
4. Subjekt-objekt relationen

Der kan skelnes mellem to grundlæggende opfattelser af forholdet mellem individ og omverden, i dette tilfælde mellem forskeren og den eller det, der undersøges. Den ene karakteriserer Jette Fog (1995) som en positivistisk grundopfattelse. Her er individ og omverden to fritsvævende og fra hinanden afgrænsede enheder, der kan have et ydre påvirkningsforhold, men som ikke har nogen indre relation. Ofte knyttes denne forståelse af relationen

¹⁰ En række projektforsøg for metodegruppens medlemmer er beskrevet i (Pedersen og Nielsen 2001).

¹¹ Personligt har jeg gentagne gange oplevet en følelse af, at jeg ikke kunne komme videre i det analytiske arbejde. Så kredsede jeg om materialet et stykke tid, og lige pludselig 'var den der'. Det kunne f.eks. handle om strukturen til et afsnit i rapporten eller en måde at beskrive empirien på.

mellem individ og omverden til den logisk-deduktive forskningsmetode. Denne position er afbildet i nedenstående figur.

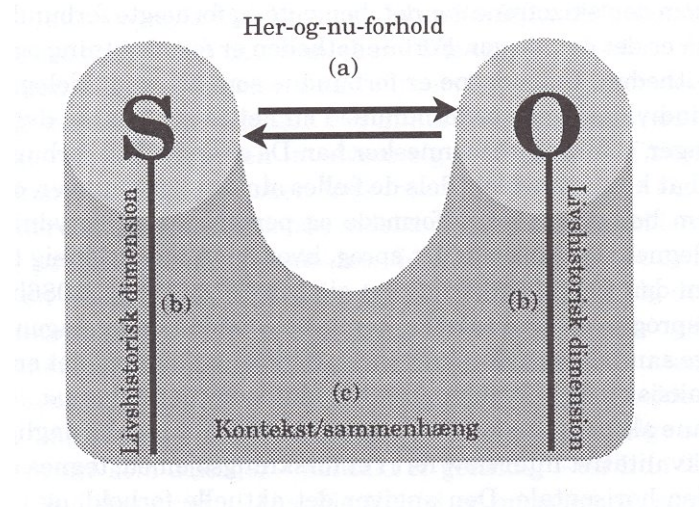


Figur 3: Den positivistiske grundopfattelse.

Kilde: Fog 1995.

Denne forståelse bygger på en menneskeopfattelse, hvor individet har et utilgængeligt og isoleret indre, som andre kun kan gætte sig til. Forskeren kan derfor aldrig få vished om, at den viden, hun får gennem et interview, er sand, for man kan ikke nødvendigvis stole på svarene. Dels kan det være, at interviewpersonen vælger ikke at sige sandheden, men mere sandsynligt, så kan interviewpersonen ikke formidle det, der sker i den indre verden til den ydre verden, for der er ikke nogen direkte forbindelse mellem de to verdener.

Fog (1995) beskriver den anden grundopfattelse ved, at den også bygger på, at subjekt og objekt er to selvstændige individer med hver deres livshistorie og individuelle psyke, men her er de vokset ud af en fælles biologisk og kulturel sammenhæng, jf. Figur 4. Her ses (c) som den naturlige, kulturelle og sociale sammenhæng, som individerne er vokset op i, mens (b) er det enkelte individs særlige livshistorie. Forholdet mellem personer er angivet som (a). Der er tale om et aktivt forhold, hvor de forskellige personer forholder sig til hinanden.



Figur 4: Gensidigt forbundet subjekt-objekt.

Kilde: Fog 1995

Den fælles sammenhæng de indgår i, og det, at de forholder sig aktivt til hinanden, betyder, at individerne ikke opfattes som afgrænsede enheder. Om forbundetheden siger Fog:

”De er forbundne i en fælles praksis, og dvs. i de betydninger, som ting og mennesker har. De er endvidere forbundne i evnen til at kunne meddele dels de fælles almene betydninger, og dels de for dem helt særegent udformede og personbundne betydninger. De har tilegnet sig brugen af det sprog, hvori man meddeler sig til hinanden om den fælles praksis og om sig selv. Det er dette sprog, som man taler og samtaler *i*, både i dagligdagen og i den særlige samtale, som forskningsinterviewet er, ligesom det er den fælles praksis og de helt personlige betydninger, man taler *om*.” (Fog 1995:34, oprindelig kursivering)

Den gensidige forbundethed gør, at deltagerne i en samtale har mulighed for at forstå hinanden. Det er den fælles baggrund, som er forudsætning for, at den, der interviewer, kan sætte sig ind i interviewpersonens verden og forstå denne, hvilket igen er en betingelse for at lære noget nyt om interviewpersonens subjektive oplevelser og erfaringer.

Krav til validitet

Opfattelsen af subjekt-objekt relationen har betydning for, hvilke validitetskrav man stiller til sin undersøgelse. I den logisk-deduktive forskningsmodel ses subjekt og objekt som afgrænsede og adskilte enheder. Samtidig er det et mål at producere ren, objektiv viden, og det bliver derfor en målsætning at tilrettelægge undersøgelsen, så der ikke sker en gensidig påvirkning mellem subjekt og objekt. Resultaterne skal være intersubjektive således forstået, at de er uafhængige af den konkrete forsker, der gennemfører undersøgelsen, og af de konkrete individer, der studeres. Undersøgelsen skal være reproducerbar, dvs. kunne gentages, så man kommer frem til det samme resultat.

I den begrebsligt-induktive forskningstradition derimod opfattes påvirkningen mellem forskeren og den, der undersøges, både som et vilkår og som en nødvendighed for, at forskeren kan få ny viden. Undersøgelsen er udført af en bestemt forsker på et bestemt tidspunkt og med nogle særlige interviewpersoner. En anden forsker vil have en anden baggrund og dermed udføre undersøgelsen på en anden måde. Heller ikke samme forsker kan reproducere undersøgelsen, fordi vedkommende har flyttet sig gennem sine erfaringer og dermed vil se anderledes på tingene, hvis han eller hun forsøger at gentage det samme studie. Det samme gælder de personer, der er blevet interviewet eller observeret. De er blevet påvirket af at have deltaget i undersøgelsen, og de har også gjort sig nye erfaringer i livet, så et gentaget interview vil blive anderledes. Det betyder, at den konkrete viden, der produceres gennem et kvalitativt forskningsprojekt, ikke kan eller skal leve op til en positivistisk videnskabsforståelses objektivitetskrav.

Betydningen af fremstillingens form

Forskningsprojekter afrapporteres oftest, som om de er foregået efter en lineær proces: Først defineres en problemstilling, så etableres et teoretisk grundlag, og udfra dette gennemføres en empirisk undersøgelse. Endelig laves en analyse, og der skrives en konklusion. Som beskrevet er den konkrete forskningsproces of-

test en meget mere kompleks proces, mens det sjældent fremgår af det endelige resultat. Inden for den radikale fænomenologi er der eksempler på fremstillingsformer, der så nøje som muligt følger erkendelsesprocessen. Man skriver en kronologi over arbejdsprocessen og går ikke tilbage og redigerer. Det andet ekstrem er en den fuldstændig logiske og stringente fremstilling af undersøgelsens resultater helt uden procesovervejelser.

Jeg ser det ikke som et mål i sig selv, at resultatet nøjagtig skal afspejle forskningsprocessen. Det er forskerens opgave at bearbejde materialet til en form, der er så letlæselig og stringent, at undersøgelsens pointer træder klart frem. Når jeg så alligevel synes, at forskningsprocessen gerne må afspejles i resultatet, er det, fordi form og indhold ikke kan adskilles. Formen vil påvirke den erkendelse, der sættes i gang hos læseren. Det er f.eks. meget vanskeligt at overbevise læseren om, at undersøgelsens teoretiske og empiriske dele er blevet til parallelt og gensidigt har haft indflydelse på hinanden, når det fremstilles som to afsnit, hvor det ene kommer før det andet. Formidlingen bliver derfor en balance mellem på den ene side at give en stringent og overskuelig fremstilling og på den anden side at lade resultatet afspejle forskningsprocessens forløb, der typisk er mindre stringent. I den grad det lykkes at afspejle forskningsprocessen i fremstillingen, vil det kaste lys over forskningsprocessens abduktive karakter.

Endelig kan dét at redegøre for forskningsprocessen bidrage til erfaringsudveksling mellem forskere. Hermed bliver det ikke kun forskningens resultater, man kan diskutere, men i lige så høj grad selve forskningsprocessen og vanskelighederne ved at nå til resultaterne. Det bliver tydeligt, at valg og afgrænsninger indgår i en erkendelsesproces, hvor forskeren lærer undervejs, og at denne læring er præget af forskerens forforståelse, og de faglige miljøer forskeren færdes i. Jeg mener, at der er et stort potentiale i en større erfaringsudveksling omkring selve forskningsprocessen. Dels giver det sikkerhed at vide, at det ikke kun er en selv, der oplever forskningsprocessen som alt andet end lineær, dels behø-

ver hver forsker ikke i så høj grad at gøre alle erfaringerne (og fejlene) selv.

Kapitel 3: Teoretiske elementer

Når man foretager empiriske studier, er det en stor hjælp, hvis man har nogle gode begreber og teorier om sammenhænge, der kan hjælpe én med at indfange kompleksiteten. Der er ikke noget så praktisk som en god teori, kan man sige. Som beskrevet i kapitel 2, havde jeg ikke en oplagt 'god' teori at tage udgangspunkt i, for der var ikke en etableret forskningstradition inden for feltet transport og hverdagsliv, som jeg kunne tage afsæt i. Derfor måtte jeg selv søge efter teoretiske elementer, der ville være 'praktiske' i forhold til at studere det empiriske felt.

Resultatet er ikke blevet til én samlet teoretisk udredning, men snarere to forskellige teoretiske perspektiver, som jeg benytter mig af: Det teknologisociologiske perspektiv og hverdagslivsperspektivet. Der er tidligere gjort indledende forsøg på at udrede, om begreber og tilgange inden for disse to teoretiske universer kan syntetiseres til én teori om teknologi i hverdagslivet (Cronberg 1993), men det har ikke resulteret i én dominerende teoretisk tilgang, som var oplagt at lægge til grund for dette projekt. Jeg har valgt ikke at bruge min energi på at arbejde videre på en teoretisk syntese af de to retninger. I stedet bruges de to perspektiver til at bevare et 'dobbelt-blik' gennem analysen, så jeg i praksis integrerer de to teoretiske perspektiver gennem det empiriske og analytiske arbejde.

Inden de to perspektiver præsenteres i forhold til feltet transport, vil jeg kortfattet forholde mig til to grundlæggende diskussioner, der tværgående præger projektets teoretiske ramme: Den ene er aktør-struktur dilemmaet, og den anden handler om den tilgang, man har til at forstå virkeligheden. Derefter følger teoriafsnittets to hovedafsnit om det teknologisociologiske perspektiv og hverdagslivsperspektivet.

1. Transportmønstre i feltet mellem aktør og struktur

Transportfeltet er i meget høj grad konstitueret i forhold til både de strukturelle rammer og de individuelle valg og præferencer: Det er på transportområdet åbenlyst, i hvor høj grad de strukturelle forhold har indflydelse på menneskers handlinger. De samfundsskabte infrastrukturer, herunder byudviklingen og udbygningen af transportsystemet, er i høj grad bestemmende for, hvor vi kan rejse hen, og hvilke transportmidler vi kan benytte til hvilke rejser. Adgangen til denne infrastruktur er samfundsmæssigt reguleret. F.eks. er der indført økonomiske styringsmidler i form af skatter og afgifter, og der er regler for, hvad man må og ikke må gøre i trafikken. Man skal f.eks. have kørekort for at kunne køre bil, og man skal overholde vigepligtsregler og fartgrænser.

Men samtidig er det tydeligt, at de strukturelle forhold ikke på nogen simpel måde determinerer den enkeltes transportadfærd. Forskellige mennesker vælger forskellige transportløsninger, selv om de forhold, der konventionelt betegnes som deres strukturelle vilkår¹², synes at være identiske. Det ses både i andres videnskabelige undersøgelser af transportadfærd (Grahn 1995), i mine egne empiriske undersøgelser og i mine daglige observationer af egne og andres transporthandlinger. Det betyder, at der er forskellige handlemuligheder inden for de samme strukturelle rammer eller med andre ord, at rammerne tilsyneladende ikke nødvendigvis er bestemmende for transporthandlingerne.

Skismaet mellem den strukturelle determinering og det frie valg kan tjene som en overskuelig måde at ridse diskussionen op på, men det bliver vanskeligt at etablere en nuanceret diskussion af, hvordan transportmønstre konkret etableres, når det sættes op som en polarisering mellem 'de hårde strukturer' og den enkelte aktørs 'frie valg'. Giddens er kendt for at gøre et forsøg på at overskride dette dilemma i *The Constitution of Society* (Giddens

¹² Hermed mener jeg f.eks. afstand til aktiviteter, adgang til transportmidler og økonomi.

1984). Han arbejder med et bredere strukturbegreb, hvor han lægger vægt på, at strukturerne ikke har en eksistens i sig selv, men at vi gennem vores sociale praksis reproducerer strukturelle træk ved de sociale systemer. Det kan f.eks. være bestemte normer eller handlemønstre, men også mere formaliserede, samfundsmæssige institutioner såsom opretholdelsen af det økonomiske system. Teoretisk set beskriver han således en generel dynamik, hvor det enkelte menneske gennem sine gentagne handlinger er med til at etablere og vedligeholde samfundets strukturer. Men jeg har fundet det vanskeligt at operationalisere hans beskrivelser af generelle mekanismer og bruge dem som retningslinier for udformningen af et empiriarbejde og en analyse.

En lettere operationaliserbar teoretisk tilgang har jeg derimod fundet hos forskere, der arbejder inden for et livsstils- og hverdagslivsperspektiv (Gullestad 1989, Bech-Jørgensen 1994). Her har jeg fået inspiration til at studere transportmønstre som et fænomen, der inddrager både konkrete aktør- og strukturforklaringer. Marianne Gullestad og Birte Bech-Jørgensen studerer samfundsforhold fra det, der kan karakteriseres som et mesoperspektiv. Her finder jeg nogle teoretiske forståelser og begreber, der giver mulighed for konkret, empirisk at gennemføre en analyse, hvor både de strukturelle muligheder og begrænsninger og de enkelte menneskers specifikke erfaringer, værdier og holdninger kan indgå.

Mellem mikro og makro: Valget af et mesoperspektiv

Et hverdagslivsperspektiv betyder, at man tager udgangspunkt i den enkelte person og families liv og hverdag. Men der er ikke tale om et mikro-perspektiv i den forstand, at den enkelte persons psykologiske konstitution dybdeanalyseres. Det er heller ikke en makroanalyse af, hvordan udvalgte strukturelle forhold påvirker menneskers ageren. Hverdagslivsperspektivet, som jeg bruger det, kan karakteriseres som et mesoperspektiv. Meso-perspektiv refererer til det, der ligger mellem et makro- og mikro-perspektiv, men der er ikke tale om en bestemt *del* af hverdagslivet. Meso-

niveauet er ikke som sådan noget, der kan afgrænses teoretisk. Det er i stedet en bestemt tilgang til at forstå det sociale liv (Bloch 1988). Charlotte Bloch taler om hverdagslivsperspektivet som et forsøg på at skabe en forståelse for sammenhængen mellem 'den store' og 'den lille' historie (1988:125). Det drejer sig om at indfange det, der konkret sker i menneskers hverdagsliv og den virkelighed, hvor det, der kan begrebssættes som strukturer, møder det enkelte menneskes virkelyst og ageren. Bech-Jørgensen beskriver det som, at "*hverdagslivet bliver til i en vekselvirkning mellem hverdagslivets betingelser og den måde de håndteres på*" (1994). Her fremhæver hun, at hverdagslivet *bliver til*; det er ikke noget der allerede *findes*. Bloch definerer hverdagslivet som "de livsprocesser, gennem hvilke vi alle skaber os en tilværelse, samtidigt med at vi herigennem, omend på forskellig måde, bidrager til at genskabe samfundet" (1988:125). Med inspiration herfra vil jeg karakterisere det, der foregår på meso-niveauet, som en løbende struktureringsproces.

Inge Røpke kalder de *betingelser*, som Bech-Jørgensen omtaler, for 'samfundets strukturer i formidlet form': I vores hverdagsliv møder vi et konkret sæt af familierelationer, arbejdsrelationer, boligforhold, indkøbsmuligheder, fritidstilbud, trafikforbindelser, dominerende kulturelle forestillinger i omgangskredsen, normer mv. (Godskesen og Røpke 1998). At 'vi møder strukturerne i formidlet form' passer godt i forhold til at anlægge et mesoperspektiv, hvorefter samfundets strukturer således kun eksisterer som konkrete institutioner, relationer og normer, som vi forholder os til i hverdagslivet. Derved bliver det også tydeligt, at det konkret er et forskelligt sæt af strukturelle betingelser, vi hver især møder, og vi håndterer mødet med betingelserne på forskellige måder. Idet der tales om hverdagslivets *betingelser*, kan der dog nemt lægges en meget statisk forståelse af de samfundsmæssige

strukturer. Jeg vil hellere bruge ordet livsmuligheder, som Jeppe Læssøe bruger i sin definition af livsstilsbegrebet¹³:

“Livsstilsbegrebet benyttes således her som begreb for det specifikke samspil af livsmuligheder (natur- & samfundsmæssige), sociale relationer og subjektive dispositioner, som kommer til udtryk i organiseringen af individets praxiser og i det hertil knyttede meningsmønster.” (1999:25)

Hermed orienterer Læssøe sig også mod et meso-niveau i sin analyse af mobilitetsbehov. Ved at fokusere på et meso-niveau fastholder jeg, at hverdagslivet bliver til i en vekselvirkning mellem livsmulighederne og den måde, de håndteres på. Herved bevares dialektikken mellem aktør og struktur. Når man arbejder med transport i hverdagslivet, finder jeg det både vigtigt og vanskeligt at fastholde denne dialektik og ikke fokusere entydigt på, hvordan transportsystemet determinerer vores handlinger eller på den enkeltes frie valg mellem transportalternativer.

2. Tolkningsfleksibilitet

Uden at ville tage nogen diskussion om realismeproblemer, som de ofte forekommer i videnskabsteorien, er det mit ærinde at diskutere den tilgang, vi har til at erfare og forstå virkeligheden. Forståelsen af, hvorledes den tilsyneladende samme virkelighed tolkes af forskellige personer, har implikationer for, hvilke teoretiske tilgange der er relevante, og for den måde, hvorpå det empiriske materiale tolkes.

Når man laver kvalitative interviews, er der flere lag af fortolkning at forholde sig til i forståelsen af virkeligheden. Interviewpersonen opfatter sit hverdagsliv ud fra sine egne betingelser, herunder sine transportmuligheder og den betydning, transporten har for vedkommende. Interviewpersonen fortolker sit eget hver-

¹³ Når Læssøe bruger begrebet livsstil, så er det ikke begrænset til et ydre, æstetisk udtryk. Han bruger livsstil om hele den måde vi lever livet på, og som sådan ligger det meget tæt på det, jeg kalder hverdagslivet.

dagsliv i sin fortælling, og det vil jeg kalde vedkommendes eget tolkningsniveau. Når jeg taler med personen, kommer der en fælles fortolkning af vedkommendes hverdagsliv ud af vores samtale, hvilket kan kaldes et fælles tolkningsniveau. Og endelig er der så mit specifikke tolkningsniveau, når jeg beskriver og analyserer vedkommendes hverdagsliv. Der er således tale om en fortolkning gennem flere led. Med den metodiske tilgang jeg har valgt, hvor det empiriske materiale langt overvejende bygger på kvalitative interview, er det et vilkår, at jeg ser verden gennem og sammen med interviewpersonerne i deres hverdagslivskontekst. Men ved at fokusere på det, jeg har kaldt et meso-perspektiv, forsøger jeg at undgå at havne i et udelukkende aktørorienteret perspektiv. Jeg interesserer mig for de strukturelle forhold, som jeg også kalder familiernes livsmuligheder, men det bliver et vilkår, at jeg kommer til at studere de strukturelle forhold, *som de opfattes af aktørerne*. Jeg interesserer mig med andre ord for det, jeg vil kalde de *fortolkede strukturer*.

Begrebet fortolkede strukturer bygger på en forståelse, hvor vi som personer fortolker de strukturelle forhold inden for vores egen referenceramme. Strukturerne har med andre ord en tolkningsfleksibilitet, de er ikke givet én gang for alle. Det, der opleves som en stor barriere for én person, kan være en lille forhindring eller tværtimod en fordel for en anden. F.eks. kan det at indrette sig efter en køreplan for nogle opfattes som en uovervindelig barriere, mens andre ikke spekulerer over, at det kan være et problem. Idet vi tolker strukturerne ud fra vores egne erfaringer og referenceramme, handler vi også i forhold til denne forståelse. Når jeg ønsker at forstå, hvordan transportmønstre etableres, er det derfor nødvendigt, at jeg forholder mig åbent til, hvordan interviewpersonerne selv opfatter de strukturelle betingelser, de møder i deres hverdagsliv. For det er netop interviewpersonens egen opfattelse af muligheder og barrierer, der er afgørende for, hvordan vedkommende handler i forhold til transportsystemet, hvilke tilbud vedkommende vælger at benytte, og hvilke der afvises som irrelevante, uinteressante eller umulige.

Ved at fastholde en opmærksomhed på, at der er tale om fortolkede strukturer, forsøger jeg at undgå at reproducere dominerende selvfølger, der måske ikke er så selvfølgelige endda. Når mit fokus er et forandringsperspektiv, hvor jeg undersøger potentialerne for at forandre transportmønstrene i en mere bæredygtig retning, er det vigtigt i analysen af empirien at forholde sig åbent over for alternative fortolkninger af de strukturelle betingelser, der måske kan bane vej for nye måder at agere på, når det handler om at konstruere familiens transportmønstre.

Adgang til virkeligheden gennem forskningsprocessen

Steinar Kvale skelner i sin beskrivelse af forskningsprocessen mellem 'the interviewer as a miner or as a traveler' (Kvale 1996:3). I minegraver-metaforen opfattes viden som en begravet sandhed, der blot venter på, at forskeren skal afdække den. Her opretholdes ideen om, at vi har adgang til 'sand viden', som består af kvantitative data eller den essentielle mening i et interview. Udfordringen for forskeren er at undgå at 'forurene' den viden, der indsamles med sine subjektive holdninger eller med ledende spørgsmål. I traveler-metaforen opfattes forskningsprocessen som en opdagelsesrejse sammen med dem, der interviewes, eller ved hjælp af det materiale, der studeres. Den viden, der produceres, bliver til i et samspil mellem forskeren og det udforskede¹⁴. I denne forståelse har vi ikke adgang til at forstå virkeligheden som noget objektivt eksisterende, idet viden konstrueres gennem forskningsprocessen i et samspil mellem forskerens forforståelse, den teori, der læses, og det empiriske materiale. Kvalles traveler-metafor passer godt til min oplevelse af forskningsprocessen. Men selv om jeg opfatter viden som konstrueret, så er der selvfølgelig ikke tale om en vilkårlig konstruktion. Der er en sammenhæng mellem det empiriske materiale, de historier der fortælles og resultaterne af analysen. I kapitel 2 re-

¹⁴ Traveler-metaforen må ikke forveksles med den positivistiske forståelse af forskeren som en opdagelsesrejsende, hvor forskeren udfylder de hvide felter, så landkortet kan kompletteres. Denne metafor bruges ofte inden for naturvidenskaben.

degøres for, at forskningsresultatets troværdighed kan underbygges gennem åbenhed og stringens i forskningprocessen.

3. Det teknologisociologiske perspektiv

Teknologisociologien er min indgangsvinkel til at studere transportmønstre i hverdagslivet. Den er siden blevet suppleret med elementer fra andre sociologiske og antropologiske retninger. Teoretisk set er netop projektets teknologisociologiske grundforståelse dét, der adskiller denne undersøgelse fra lignende undersøgelser af personers og familiers transportmønstre, som alle er udført i nordisk regi (Grahn 1995, Hjorthol 1990, Waldo 1999, Uth 1999). I det følgende præsenteres først en teknologisociologisk inspireret model til forståelse af, hvordan transportsituationer konstrueres. Derefter rides nogle centrale positioner inden for teknologiforståelse op med fokus på deres implikationer for forståelsen af transportsystemets udvikling. I mange år har studier af teknologiudvikling alene beskæftiget sig med forskning, udvikling og produktion, men i de senere år er enkelte forskere inden for de teknologisociologiske forskningsmiljøer begyndt at interessere sig for teknologiernes rolle i hverdagslivet. Elementer fra denne diskussion trækkes frem, og dens anvendelighed i forhold til at studere transportmønstre i et hverdagslivsperspektiv diskuteres.

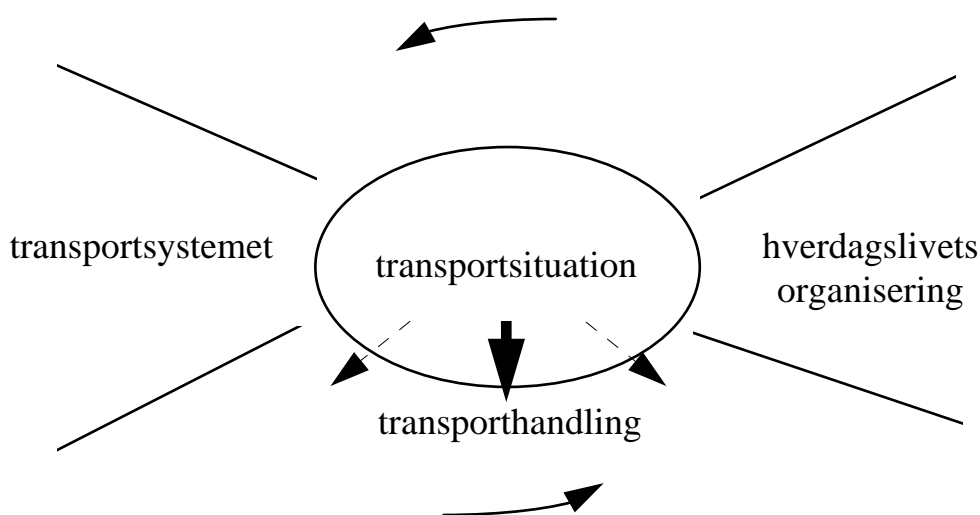
Transportsituationer som omdrejningspunkt

Det centrale omdrejningspunkt i projektet er de situationer i hverdagslivet, hvor det er oplagt at transportere sig. I situationen har den enkelte person nogle mere eller mindre bevidste intentioner om handling og møder nogle muligheder og begrænsninger. Det kan resultere i forskellige handlinger afhængigt af, hvordan den enkelte tolker situationen. Dette eksemplificeres i det følgende:

Det er lørdag aften, og vi er fire personer samlet til middag i mine venners hus, der ligger i et villakvarter uden for København. De har fanget en sandart, som skal grilles. Vi opdager pludselig, at der mangler sølvpapir til at pakke fisken ind i. Denne *situation*

blev af mine venner straks tolket på én bestemt måde: De måtte ud og købe sølvpapir. De tog bilen og kørte 3 km. ned til tanken efter sølvpapir. Den valgte løsning er en konkret *transporthandling*, men jeg kunne ved nærmere eftertanke se mange alternative handlemåder. En mulighed var at *cykle* til tanken, en anden var at *gå* ind til en af naboerne og låne noget sølvpapir. En helt tredje mulighed var at tilberede fisken uden sølvpapir¹⁵.

Jeg skelner her mellem transportsituationer og transporthandlinger. En *transportsituation* defineres som en situation, hvor en mulig handling er at transportere sig. Men som ovenstående eksempel viser, så er en transporthandling ikke altid det eneste alternativ i situationen. *Transportsituationen* er åben i den forstand, at der er forskellige muligheder for handling. *Handlingen* er derimod det konkrete udfald af situationen. Jeg betoner den skelnen, fordi der netop i dette felt, hvor situationer tolkes på en bestemt måde og udmøntes i konkrete handlinger, er mulighed for at få øje på alternativer til den eksisterende transportadfærd.



Figur 5: Teknologisociologisk model for transportsituationer
Transportsituationer er komplekse, fordi de på den ene side er integreret i hverdagslivet og dets organisering og på den anden

¹⁵ Sandart kan f.eks. med fordel pakkes ind i salt og bages i ovn.

side er bundet op på de muligheder og begrænsninger, som aktørerne oplever, at transportsystemet sætter. Med inspiration fra det teknologisociologiske teoriunivers (Sørensen 1993) har jeg forsøgt at anskueliggøre dette forhold i **Figur 5**. Inden for teknologisociologien er det en pointe, at det tekniske og det sociale ikke kan adskilles. Teknologien er udviklet i og dermed formet af en konkret social kontekst, men samtidig indgår teknologien som en del af hverdagslivet og er derfor med til at forme vores forståelse af verden og de handlemuligheder, vi har. Påvirkningen går således begge veje.

Hverdagslivets organisering og transportsystemet illustreres som to forskellige sider i figuren, men det betyder ikke, at de skal tænkes som adskilte størrelser - tværtimod. Analytisk kan det dog være en fordel, og måske er det endda en forudsætning at kunne se de to sider hver for sig for at kunne begribe en sammensmeltning.

I ovenstående eksempel var nogle forhold knyttet til transportsystemet. Mine venner havde en bil, den kunne køre, det er relativt billigt at køre 6 km i bil osv. Og så har de for vane at tage bilen. Men der er også nogle forhold ved hverdagslivets organisering, der havde indflydelse på, hvordan situationen tolkes. Det oplevedes åbenbart ikke som en selvfølgelig ting at gå ind til naboen og låne sølvpapir. Og det hænger måske sammen med, at man overskrider en privathedsgrense, når man beder naboen om en tjeneste. Alternativet er at 'klare sig selv', og det bliver i denne situation muligt, når man råder over en bil. Når det er let og komfortabelt at køre ned til tanken efter sølvpapiret, er det ikke nødvendigt at gå ind og låne ting hos naboen. Og dermed erfarer man ikke, at det at låne ting hos naboen kan være en alternativ handlemulighed. De to forhold forstærker hinanden, og det ses som de buede pile på Figur 5.

De vanemæssige transporthandlinger er således med til at forme forståelsen af, hvilke aktiviteter i hverdagslivet der er mulige og

komfortable. Og de aktuelle aktiviteter former forståelsen af, hvilken transport der er nødvendig og ønskelig. Udviklingen af transporthandlingerne og ændringerne af aktiviteterne i hverdagen er en gensidig proces. I midten af figuren har jeg placeret transportsituationen, idet den opfattes som konstitueret af forskellige elementer - teknologiske såvel som sociale - hvoraf ingen i udgangspunktet kan siges at være mere grundlæggende end andre. I forlængelse af afsnittet om tolkningsfleksibilitet kan identiske transportsituationer for forskellige personer udmøntes i forskellige konkrete transporthandlinger. Derfor er der flere pile fra transportsituationer til transporthandlinger.

Behovene for transport og transportmulighederne er udviklet sammen i en historiske proces og er dermed en sammenhængende konstruktion. I analysen bliver det derfor vigtigt at vise, hvordan aktøren kobler forskellige elementer til en sammenhængende forståelse af situationen. Denne overordnede teoretiske model giver ikke i sig selv mere konkrete anvisninger af, hvordan en analyse af transportsituationerne i hverdagslivet skal gribes an. Men den sætter fokus på konkrete situationer i hverdagslivet, hvordan de tolkes af aktøren, og hvordan aktøren handler i situationen. I det følgende går den teoretiske indsats går ud på at komme nærmere en forståelse af, hvordan transporthandlingerne bliver til i et samspil, hvor den enkelte er mødestedet mellem *hverdagslivets organisering* og *transportsystemet*.

Teknologiforståelser - transportsystemets materialitet

Transporthandlinger har i høj grad en materiel, teknologisk komponent. Transportsystemet er et af de mest omfattende teknologiske systemer, mennesket har skabt, og vi møder det i dagligdagen gennem erfaring med forskellige transportmidler, billetsystemer, køreplaner, tankstationer, flyvepladser osv. Til alle disse materielle systemer, er der knyttet forskellig praksis, viden og symbolik. Transportmønstrene i hverdagen bliver til gennem den daglige interaktion mellem mennesker og transportteknologien. I det følgende præsenteres tre overordnede positio-

ner inden for teknologiforståelse, der ofte genfindes i diskussioner og analyser på transportområdet: Teknologideterminisme, den statiske teknologi og teknologien som social konstruktion.

Teknologideterminismen

Teknologideterminismen er et analytisk begreb til at beskrive en teknologiforståelse, der i sin ekstreme version er karakteriseret ved troen på, at teknologien udvikler sig autonomt i forhold til resten af samfundet. Den følger sin egen rationelle logik, og i en pessimistisk version af teknologideterminismen, som den Jacques Ellul f.eks. står for, vil teknologiens rationalitet blive mere og mere omfattende, idet teknologien forsøger at løse sine egne problemer med nye tekniske løsninger. Det fører efterhånden til, at en mere menneskelig rationalitet eroderes (Ellul 1964). I en mindre ekstrem version betyder en teknologideterministisk forståelse, at teknologien tænkes som udviklingens centrale omdrejningspunkt. Der sættes ikke spørgsmålstegn ved uomgængeligheden af den egendynamik, der kan iagttages i store teknologiske systemer (som f.eks. bilkomplekset), eller ved at den teknologiske udvikling automatisk fører til et bedre samfund (jf. IT-udviklingen). Disse forestillinger er ganske udbredte i dagens samfund.

På transportområdet fører en teknologideterministisk tænkning til forestillingen om bilernes stadig voksende antal, der afspejler sig i, hvordan infrastrukturplanlæggere 'automatisk' gør plads til flere udvidelser af vejnettet. I en optimistisk variant af teknologideterminismen antages det samtidig, at teknologien gennem fortsat udvikling vil reducere eller fjerne de eventuelle problemer, den forårsager, e.g. det problem, at vejtransportens konstant forøgede energiforbrug af sig selv vil blive løst gennem udviklingen af nye benzinøkonomiske motorer¹⁶. Et kig i en statistik over den stadig voksende vejtrafik understøtter tankegangen om teknologiu udviklingens lovmæssigheder. En af de lovmæssigheder, der er udbredt inden for diskussionen af transportadfærd, er, at den tid,

¹⁶ En indvending mod denne "løsning" er, at gevinsten ved de mere energieffektive motorer i dag tabes ved, at vi køber større og flere biler.

vi bruger på at transportere os, er konstant (Tengstrøm 1991). Det betyder, at effektiviseringerne på transportområdet ikke omsættes i, at vi sparer tid på transport, men at vi i stedet rejser over større afstande og dermed får et større råderum.

Som grundlæggende kritik af teknologideterminismen indvendes det, at den ikke levner meget plads til det menneskelige handle- rum og derfor vil have tendens til at understøtte en laissez faire politik. Når det gælder transportadfærdsstudier, så bliver de i no- gen grad overflødige inden for et teknologideterministisk uni- vers. Når teknologiens egendynamik er den væsentligste drivkraft bag transportsystemets udvikling, er der ikke nogen grund til at studere den menneskelige adfærd, fordi den antages i al væsent- lighed at tilpasse sig og følge den teknologiske udvikling.

I forhold til det teknologioptimistiske synspunkt kan det indven- des, at mange af de teknologier, der har skullet hjælpe menneske- ne, har vist sig selv at være med til at producere nye problemfelter. DDT og CFC-gasser nævnes ofte som eksempler på, hvordan tilsyneladende harmløse teknologier med tiden har vist sig at have alvorlige, utilsigtede konsekvenser. Et eksempel fra transportområdet er MBTE, som har løst ét miljøproblem ved at erstatte det giftige bly i den blyfrie benzin, men som nu findes i stigende koncentrationer i grundvandet.

Den statiske teknologiforståelse

Den statiske teknologiforståelse findes ofte i konventionelle, so- ciologiske analyser. Den er karakteristisk ved, at teknologien be- trages som et statisk objekt. I modsætning til den teknologi- deterministiske forståelse har objekterne ingen egendynamik, idet de er skabt af mennesker ud fra menneskelige ønsker og behov. Men det betyder ikke, at de er frit formbare. I analyserne eksiste- rer objekterne som materielle objekter, og det diskuteres ikke, hvordan teknologien påvirker socialiteten, eller hvordan den for- andres i samspil med det sociale. Et godt eksempel på en sådan tænkning findes hos hverdagslivsteoretikeren Alfred Schutz, der primært er optaget af hverdagens virkelighed, og som netop in-

kluderer teknologien som objekter i hverdagslivet; de er en del af den virkelighed, der tages for givet. Han giver ingen forklaringer på fremkomsten af teknologier i hverdagslivet, og brugen af teknologier i hverdagslivet problematiseres heller ikke (Cronberg 1993).

På transportområdet er det almindeligt, at sociologiske analyser, der beskæftiger sig med muligheder for at omlægge transportadfærd, tager det menneskelige handlerum som udgangspunkt, mens teknologiens udviklingspotentiale ikke overvejes. I disse analyser gøres teknologien ofte til en del af de strukturelle vilkår for menneskers handling og får dermed blivende karakter. Forandringer kommer til at fokusere på adfærdsændringer fremfor, hvordan teknologiske ændringer og menneskelige handlinger kan forandres i et samspil, hvor helt nye transportmønstre opstår som attraktive alternativer til de tidligere mønstre. På mange måder fremstår den statiske teknologiforståelse i konventionel sociologi som en spejling af ingeniørprofessionens teknologideterminisme, hvor der ensidigt fokuseres på tekniske løsningsmodeller.

Teknologien som socialt konstrueret

Som reaktion på den teknologideterministiske tænkning og den statiske forståelse af teknologi er der i de senere år udviklet teorier om teknologiens sociale formning. Her tænkes teknologien konstrueret gennem sociale forhandlingsprocesser (Bijker, Hughes og Pinch 1989). Disse teorier fokuserer på de processer, hvorigennem teknologien bliver til, og lægger vægt på den rolle, forskellige aktører har i udviklingen. Ved at dekonstruere teknologiske udviklingsforløb tilbagevises tesen om teknologiens egendynamik, idet de forskellige aktørers rolle i udviklingen blotlægges. Samtidig beskrives aktørernes forhandlinger med det materielle. Videnskabsmænd og teknikere må ofte kæmpe hårdt og længe for at få tekniske løsninger til at fungere; i mange tilfælde må de give op og vælge andre veje. Hermed bliver det tydeligt, at også materialiteten har stor betydning for aktørernes erfaringsdannelse. Forcen ved denne forståelse er, at teknologien som socialt og dermed foranderligt produkt bliver beskrevet explicit.

Hvis analysen ikke forholder sig til teknologiens formbarhed, ender den hurtigt i enten den teknologideterministiske eller voluntaristiske grøft. Forskeren ser så teknologien som en udefra kommende kraft, der former vores liv, og som vi ikke har indflydelse på, eller som resultatet af en politisk proces alene, hvor der ikke ligger nogen materiel baggrund eller erfaring til grund for teknologiens tilblivelse. De ekstreme positioner, som teknologideterminismen og den statiske teknologiforståelse repræsenterer, fanger ikke den gensidige formning af hverdagsliv og teknologi, der er så vigtig for at få en dybere forståelse for, hvordan transportmønstre etableres og vedligeholdes. Jeg tager udgangspunkt i en teknologiforståelse, hvor det menneskelige handlerum er i fokus, men hvor også en foranderlig teknologi indgår. Teknologien forstås som konstrueret, ikke gennem vilkårlige forhandlingsspil, men i et felt, hvor både det menneskelige handlerum og materialiteten spiller ind.

Teknologi i hverdagslivet

Teknologistudier har primært koncentreret sig om forsknings-, udviklings- og produktionsfasen, mens brugen af teknologi i hverdagslivet ofte har været betragtet som noget, der automatisk fulgte af teknologiens udformning: Forbruget blev anset for at være en passiv handling, der var bestemt, når teknologien var færdigudviklet. Mit fokus er på teknologiens rolle i hverdagslivet, som man i et teknologisk udviklingsperspektiv ville kalde brugsfasen. Det er den fase, hvor teknologierne integreres i og bliver til en naturlig del af hverdagen. Her vil jeg først argumentere for, at der er en tæt sammenhæng mellem produktions- og brugsfase, og så vil jeg komme nærmere ind på teorier om teknologi i brugsfasen.

Rent fysisk er det oplagt at skelne mellem produktionsfasen og brugsfasen, idet de foregår i to forskellige miljøer. Teknologien udvikles i laboratorier og i virksomheders udviklings- og produktionsafdelinger, mens den anvendes i almindelige menneskers hverdagsliv. Men der sker alligevel en gensidig påvirkning mel-

lem hverdagslivet og den teknologiske udvikling. Gullestad forklarer det ved, at:

“Ettersom nye teknologiske produkter for hverdagslivet er avhengig av sosial godkjennelse, må de kunne fungere innenfor de sammenhengene jeg her har skissert. Den som driver teknologisk innovasjon og utviklingsarbeid må ikke bare finne opp løsninger som fungerer teknisk, løsningene må også fungere sosialt og kulturelt. Det betyr at teknologen må ha intuisjon, fingerspissfølelse, teft [...] Allerede i den teknologiske innovasjonsprosessen virker altså hverdagslivet inn på teknologisk utvikling – via den ikke-tematiserte kunnskap som teknologer innehar i form af intuition.” (Gullestad 1988)

Som illustration af denne gensidighed giver hun et eksempel fra bilernes verden. Hun siger, at nye teknologier ikke bare kan sælges via reklame, men skal have noget at virke på ved at tale til nogle konkrete praktiske forhold og/eller nogle værdier og ønsker inden for hverdagslivet. F.eks. er det ikke en ren konstruktion, at bilen signalerer frihed for mænd. Bilerne giver i mange tilfælde manden et reelt frirum, fordi hjemmet er kvindens domæne. Der er således en sammenhæng mellem den måde, bilen indgår i forhold til kønsrollemønstrene i hverdagslivet, og idéen om bilen som frihedssymbol, der slår igennem både i forhold til, hvordan bilerne udvikles og i reklamerne. Påvirkningen mellem hverdagslivet og teknologiudviklingen går begge veje.

Historisk set er der kun lavet få studier af, hvordan teknologien konkret implementeres i hverdagslivet. Et af de første bidrag til diskussionen kommer fra køns- og kvindeforskningen, hvor der stilles spørgsmålstejn ved, hvordan introduktionen af nye teknologier i hverdagslivet påvirker kønsrollemønstret og især kvindernes hverdagsliv. Et eksempel er *More Work for Mother* (Cowan 1983; Lie og Sørensen 1996). I en dansk kontekst har Cronberg i 1980'erne tegnet diskussionen af teknologiens rolle i hverdagslivet bl.a. med analyser af, hvordan teknologier som bilen, vaskemaskinen og telefonen konkret bidrager til at ændre

hverdagens organisering (Cronberg 1987). Ved Senter for Teknologi og Samfunn (STS) i Trondheim har de gennem de sidste ti år i stigende grad fokuseret på teknologiens rolle i hverdagslivet, hvilket har ført til udgivelsen af en hel antologi om teknologi i hverdagslivet (Lie og Sørensen 1996). Senere har Margrethe Aune, der også kommer fra STS i Trondheim, udgivet en ph.d.-afhandling om energiforbrug og hverdagsliv (Aune 1998).

Udgangspunktet for de teknologisociologiske undersøgelser af teknologi i hverdagslivet er en kritik af en forståelse af teknologier som genstande, der passivt tages i brug. I stedet fokuseres på den gensidige påvirkning mellem teknologien og brugeren. Lie og Sørensen pointerer brugerens mulighed for at forme teknologien i hverdagslivet:

“.. it should be recognized that there is considerable room for action at the users’ end too. The users/consumers make active efforts to shape their lives through creative manipulation of artefacts, symbols, and social systems in relation to their practical needs and competencies. Thus, it is meaningful - even necessary - to study the detailed process of domestication of technology, a process through which artefacts are defined and placed in a way which may imply redefinitions of one’s own routines and practices.” (Lie og Sørensen.1996:9)

De fremhæver, at det særlige ved deres analyser, i modsætning til f.eks. kultur-antropologiske hverdagslivsstudier er, at *teknologien* er indgangen til analysen af kulturel forandring og stabilitet. Teknologien ses som et grundlæggende element i hverdagslivet, der indgår i alle de daglige aktiviteter. Teknologisk udvikling og introduktionen af nye teknologier i hverdagslivet kan bidrage til forandring af hverdagens rutiner, men den kan i lige så høj grad fungere som et stabiliserende element i dagligdagen (Lie og Sørensen 1996:3). Begrebet træghed bruges ofte til at fange den blivende karakter, der er knyttet til teknologiens materialitet. Konkret betyder det, at de materielle genstande indgår som elementer i hverdagen; de er til stede rent fysisk og vil i en eller an-

den grad være med til at forme brugerens aktiviteter og meningsuniverser. Og det kræver aktiv handling at skille sig af med teknologien igen. I Trondheim og efterhånden også andre steder (Williams et al. 2000) bruges domesticeringsbegrebet til at beskrive den proces, hvor teknologierne integreres og formes gennem brug i hverdagslivet.

Domesticering

Domesticeringsprocessen kan metaforisk beskrives som en tæmningsproces: Vi tæmmer de teknologier, der omgiver os i hverdagen. Domesticeringsbegrebet indfanger både, at de objekter, vi handler i forhold til, ændres, men også at vi ændrer os i vores omgang med teknologierne. Domesticeringsbegrebet indebærer, at der anlægges et mikrosociologisk perspektiv, hvor der fokuseres på brugerens aktiviteter direkte i forhold til de tekniske genstande.

”In everyday settings, we consume technologies - or, more precisely, technical artefacts - by integrating and using them. We are also consumed by the artefacts, when they gain our attention and have us react to them and become occupied by their abilities, functions, and forms. This dual relationship between humans and technologies is the outcome of a process of domestication.” (Silverstone et al. 1989; Lie og Sørensen 1996).

Der er sket en løbende udvikling af domesticeringsbegrebet. I den nyeste bearbejdning af begrebet i Trondheim indbefatter det tre dimensioner, en praktisk (udviklingen af et brugsmønster), en symbolsk (konstruktion af mening og forholdet mellem mening, identitet og livsstil) og en kognitiv dimension (læring, både at lære at bruge teknologi, såvel som kundskab om teknologien i en sammenhæng). Når processen, hvor de materielle objekter integreres i hverdagslivet, er afsluttet, usynliggøres denne proces, og resultatet fremstår som ’det mest praktiske’ eller ’det mest naturlige’ (Aune 1998:51).

Ifølge Aune har videreudviklingen af domesticeringsbegrebet betydet, at det nu lever op til at være et værktøj, der kan belyse sammenvævningen af handling, mening og materialitet knyttet såvel til et brugsmønster som enkelt teknologier (Aune 1998:50). Her skelner hun mellem studier, hvor der tages udgangspunkt i én enkelt teknologi og dens integration i hverdagslivet, og undersøgelser, hvor man anlægger et overordnet blik.

Der er adskillige eksempler i litteraturen på undersøgelser, hvor der tages udgangspunkt i én bestemt teknologi, og hvordan den konkret påvirker og påvirkes af hverdagslivet (Aune 1996, Lie og Sørensen 1996). Et eksempel fra transportområdet er et studie af bilens integration i hverdagslivet (Sørgaard 1993). Denne undersøgelse bygger på kvalitative interview og observationer, og der gives konkrete beskrivelser af de handlinger, interviewpersonerne udfører i forhold til deres biler. Det fremgår tydeligt, at der er store forskelle på, hvordan de enkelte personer forholder sig til bilerne, men også at der eksisterer nogle kollektive selvfølgeligheder knyttet til bilbrug. Det dybtgående studie af én bestemt teknologi viser derfor, at der både eksisterer en frihed til redefinering af teknologien, men også at der er begrænsninger for denne frihed (Sørgaard 1993:19).

I Aunes afhandling om energiforbrug og hverdagsliv i norske husholdninger anvendes domesticeringsbegrebet som et overordnet blik (1998). Hendes hovedformål er at undersøge det komplekse handlings- og meningsindhold i norske husholdningers energiforbrug for derved at skabe en forståelse af energiforbruget i hverdagslivet. Domesticeringsbegrebet skal hos Aune minde os om de forhandlingsprocesser, der foregår mellem individer og teknologi, idet hun siger:

“Med dette begrepet signaliserer jeg, at jeg ikke vil behandle energiforbruk i hverdagslivet som enkle årsak-virkningsforhold, men at jeg vil analysere energiforbruket som et middel til, og som et resultat af ulike *konstruksjoner af materiel og kultur*[..] Slike konstruksjoner eller sammenvevninger skapes gjennom

forhandlinger mellom individer og teknologi. Domesticeringsbegrepet beskriver, hvordan disse forhandlingsprosessene utspiller seg, samtidig som det også favner det praktiske, symbolske og kognitive innholdet i prosessene (Aune 1998:54).

Med domesticeringsbegrebet får Aune fat i det dynamiske perspektiv, hvor teknologierne gjør deres entré i hverdagslivet og løbende omformes i en gensidig proces mellem teknologi og hverdagsliv. Hun introducerer også begrebet energikultur som et redskab til at give et mere statisk billede af, hvordan energiforbruget i hverdagslivet kan opdeles i forskellige grupper eller net-op energikulturer. Begreberne kommer til deres ret ved at danne udgangspunkt for en grundig empirisk analyse, men der opbygges ikke en teori i den forstand, at der på et generelt teoretisk niveau siges noget indholdsmæssigt om forholdet mellem energi og hverdagsliv. Det konkrete, kvalitative indhold hos Aune skal findes i de empiriske analyser.

De ovennævnte teoretiske tilgange, hvor domesticeringsbegrebet tjener som omdrejningspunkt, er det nærmeste, jeg er kommet et egentligt teoretisk univers, hvor kompleksiteten og den gensidige påvirkning mellem teknologi og hverdagsliv tages alvorligt. I min undersøgelse bruger jeg den forståelse af sammenhænge mellem teknologi og hverdagsliv, der ligger i domesticeringsbegrebet som en baggrundsforståelse. Samtidig er introduktionen af en enkelt teknologi i hverdagslivet (bil-anskaffelsen) et væsentligt omdrejningspunkt i undersøgelsen. Her lader jeg mig inspirere af de praktiske, kognitive og symbolske dimensioner, der er knyttet til domesticeringsbegrebet, men mit mål er ikke at gennemføre en struktureret domesticeringsanalyse af bilen i hverdagslivet. Jeg undersøger hverdagens transportmønstre, og det omfatter alle transportformer: Gang, cykling, rulleskøjter, bus, S-tog, tog og naturligvis bil. Når transportmønstrene konstrueres, vil der være forskellige alternative transportmidler og kombinationer af disse, der står til rådighed for brugeren, og de forskellige transportalternativer ses som konkurrerende måder at tilrettelægge den daglige transport. Denne valgsituation kommer ikke frem, når man under-

søger domesticeringen af bestemte teknologier, for så har man som forsker allerede valgt, hvilken teknologi man vil fokusere på. Man kommer med andre ord først på banen, efter valget er truffet.

Jeg interesserer mig netop for hele hverdagslivssituationen, og de elementer, der indgår, når hverdagslivets transportmønstre konstrueres. Her støder jeg ind i nogle begrænsninger inden for den teknologisociologiske teorier om teknologi og hverdagsliv. Jeg mangler nogle begreber og sammenhænge til at etablere en bredere forståelse af hverdagslivet. Det har jeg fundet inden for hverdagslivsforskningen, som jeg nu vil vende mig imod.

4. Hverdagslivsperspektivet

Hvert enkelt menneske har et hverdagsliv, hvor vi er i gang med forskellige aktiviteter, bevæger os omkring fysisk, udfylder forskellige roller, tillægger ting mening og indgår i relationer med andre mennesker. Med en hverdagslivsforståelse, der omfatter alt dette, afgrænser jeg mig fra den forståelse, hvor hverdagslivet er ikke-arbejdslivet, dvs. det liv der foregår i hjemmesfæren. Jeg afgrænser mig også fra den forståelse, hvor hverdagen ses i modsætning til weekenden eller ferier. Hverdagen bliver en måde at omfatte hele livet og kan i min forståelse bedst karakteriseres som et perspektiv, jeg anlægger på min empiriske undersøgelse.

Meget enkelt, men uendeligt komplekst

Videnskabeligt set er hverdagslivet uendeligt komplekst, og den daglige transport er indflettet i denne kompleksitet. Men samtidig er det utrolig enkelt: Vi har alle sammen et hverdagsliv, og det er noget, alle kan snakke med om. Det enkle i hverdagslivet sætter Bech-Jørgensen ord på, når hun siger, at hverdagslivet er “det er det liv, vi lever hver dag” (1994:150). Men samtidig konstaterer hun, at hverdagslivet teoretisk set er komplekst at arbejde med; hun siger, at det ikke kan defineres sociologisk, fordi “der altid vil være noget, der unddrager sig definitionerne, noget flygtigt og væsentligt, der forsvinder, når pennen sættes til papiret” (1994:150).

Jeg er enig med Bech-Jørgensen i, at hverdagslivet er komplekst at arbeide med, men det gjør det ikke mindre viktig eller interessant at studere transporten i et hverdagslivsperspektiv. Jeg oppfatter hverdagslivet som 'det hele', omend ikke en sammenhengende helhet, der kan indfanges. Jeg vil ikke forsøge at definere hverdagslivet og dermed redusere det. Sammenhengene mellom transport og hverdagsliv er komplekse, og derfor er det nødvendig at ta utgangspunkt i et begrep, der kan rumme alle de forskjellige sammenhænge og kvalitativt forskjellige forklaringslementer, der vil indgå i en analyse af fænomenet. Gullestad taler netop om, at hverdagslivet fungerer bedst som et samlende begrep, og lægger vægt på, at de konkrete, analytiske begreber er afhængige af det empiriområde, der arbejdes med:

“Etter min oppfatning fungerer hverdagslivet bedre som et syndrombegrep (sekkebegrep) enn som et analytisk begrep. Det betyr at det ikke skal defineres presist, men fungerer best som assosiasjonsrik overskrift [...] Utfordringen ligger i å utvikle mer nyanserte perspektiver. Til hvedagslivet som diffust og assosiasjonsrikt syndrombegrep må det knyttes et sett med gode analytiske begreper, som kan brukes i empiriske studier.” (Gullestad 1989:31).

Det praktiske og det meningsgivende

Når man bruker hverdagslivet som indgang til sine analyser, vil jeg med inspiration fra Gullestad trekke det praktiske og det meningsgivende frem som to væsentlige dimensioner:

“Hverdagslivet er et diffust begrep som har svært mange dimensjoner. Blandt disse kan det identifiseres to som begge er like viktige. Den ene dimension er den daglige organisering av oppgaver og virksomheter, den andre dimensjonen er hverdagslivet som erfaring og livsverden.” (Gullestad 1989:18)

Analytisk set giver denne opdeling en god distinktion. Sammenhængen i hverdagslivet etableres på både det praktiske og det

meningsmæssige plan. Den *praktiske dimension* handler om, hvordan vi konkret organiserer de fysiske aktiviteter, vi foretager os i løbet af dagen, herunder hvordan vi organiserer vores transport mellem forskellige steder og aktiviteter. Det Gullestad kalder 'hverdagslivet som erfaring og livsverden', vil jeg kalde den *meningsgivende dimension*. Det omfatter både holdninger, forståelser og værdier og dermed meningstilordning på mange forskellige planer. Denne meningstilordning er i høj grad baseret på forståelser, vi tager for givet, og værdier, som er kulturelt forankret. Dette vil jeg med et begreb fra Bech-Jørgensen kalde selvfølgeligheder (1994).

En vigtig antagelse i min forståelse af hverdagslivet er, at det praktiske og det meningsdannende aspekt er integrerede. Det betyder, at påvirkningen går begge veje, så vi på den ene side beslutter vores praktiske handlinger ud fra den mening, de har for os, men vores holdninger, forståelser og værdier påvirkes også af vores praktiske erfaringer. Her ligger en del af forklaring på, at handlinger kan være vanskelige at påvirke f.eks. gennem holdningsdannende kampagner, idet de ikke kun bestemmes ud fra en mental overbevisning, men også 'sidder i kroppen' som praktisk erfaring.

I analysen af sammenhænge mellem transport og hverdagsliv er der nogle grundlæggende diskussioner, som jeg især vil forholde mig til. Den første er diskussionen af hverdagslivet som *opsplittet versus sammenhængende*. Hvordan hverdagslivet udvikler sig på det punkt, har væsentlige implikationer for mobilitetsudviklingen: Et fysisk opsplittet hverdagsliv stiller større krav til transport i hverdagen. Jeg vil diskutere, hvilke dynamikker der bidrager til at skabe opsplittning versus sammenhæng i hverdagslivet. Her er altså tale om en diskussion af hverdagslivets *karakter*. Den anden centrale diskussion handler om *stabilitet kontra forandring*. Hvilke kræfter er med til at stabilisere hverdagslivet og etablere gentagelse og rutine, og hvilke dynamikker skaber forandring? Diskussionen af stabilitet kontra forandring har især betydning i

forhold til at undersøge muligheder og begrænsninger for at udvikle og udbrede mere bæredygtige transportmønstre i hverdagslivet. Der er et vist overlap mellem de to diskussioner, idet nogle af de dynamikker, der bidrager til at stabilisere hverdagslivet (gentagelserne og rutiniseringen), samtidig er med til at skabe en oplevelse af livet som sammenhængende og meningsfuldt. Men på andre punkter udspænder de to diskussioner vidt forskellige dimensioner i forståelsen af hverdagslivets karakter, og hvordan det forandres. De forandrende dynamikker behøver f.eks. ikke at føre til etableringen af et mere opsplittet hverdagsliv men kan også motiveres af ønsket om at bruge mindre tid på transport og dermed en satsning på mere lokalt bundne aktiviteter.

Opsplitning og sammenhæng

For den enkelte person er hverdagslivet sammenhængende i den forstand, at enhver vil kunne fortælle en sammenhængende historie om, hvad vedkommende har foretaget sig i løbet af dagen, der er gået. Som individ erfarer man rent fysisk dagens forskellige aktiviteter i kronologisk rækkefølge, og mentalt forsøger man at skabe sammenhæng og mening i hverdagens oplevelser og erfaringer. Men samtidig kan hverdagen være meget opsplittet, fordi vi dagen igennem indgår i en lang række forskellige sammenhænge, hvor vi har forskellige roller og skal forholde os til forskellige rationaliteter, der er præget af de relationer og institutioner, vi er involveret i. Hverdagslivet 'er' således hverken sammenhængende eller opsplittet, men indeholder begge elementer. Gullestad taler om, at hverdagslivet har en dobbeltbestemmelse:

“Hverdagslivet er samfunnet sett i tverrsnitt, med tyngdepunkt i enkeltmennesket og i hjemmet. Når hverdagslivet både defineres som noe tverrgående, og samtidig med et tyngdepunkt i hjemmet, får det en dobbel bestemmelse. Fordelen med denne doble bestemmelsen er at den får frem et *spenningsforhold* i selve forståelsen av hverdagslivet, mellom et substansielt felt (hjemmet og de nærmeste omgivelser) og et tverrgående perspektiv som integrerer flere substansielle felt.” (Gullestad 1989:24)

Ved at anlægge sådan et dobbeltblik bliver hverdagslivsstudier et perspektiv, hvorfra det er muligt at få øje på både den sammenhæng, det enkelte menneske oplever i sit hverdagsliv i kraft af hjemmet og de nære omgivelser som fysisk forankringspunkt, men også den opsplittethed, der er knyttet til at færdes i mange forskellige sammenhænge og udfylde forskellige roller. Netop det, at den enkelte binder forskellige roller sammen, betyder ifølge Gullestad, at hverdagslivsstudier er en relevant måde at studere samfundsforståelse generelt:

“Fordi det er i hjemmet og hverdagslivet mennesker binder sammen de ulike roller og fora de deltar i, er disse områdene av livet meget egnet til å studere store sivilisasjonshistoriske spørsmål. Med utgangspunkt i hverdagslivet kan det utformes analyser av virkelighetsforståelse og modernitet. Her ligger med andre ord grunnlaget for å bruke hverdagslivet som innfallsport til samfunnsforståelse.” (Gullestad 1989:26)

Jeg ser hverdagslivsperspektivet som særlig givtigt, når man studerer transportmønstre, fordi man derved kan fange transportens flertydige funktion og betydning i hverdagslivet. Transport skal muliggøre, at man kan komme omkring og deltage i alle mulige sammenhænge, men samtidig er det vigtigt, at man kan komme hjem så hurtigt som muligt. Det er i dette spændingsfelt, at ønsket om effektive transportløsninger opstår - et spændingsfelt, som er særlig fremtrædende i vores moderne samfund.

Det opsplittede hverdagsliv

Hverdagen i det moderne samfund er præget af, at vores forskellige gøremål ofte er spredt over et stort geografisk areal. Randi Hjorthol (1998) fortæller, hvordan denne tendens er blevet forstærket gennem årene:

“Den urbane konteksten for analysen af hverdagslivets reiser viser en romlig struktur som over tid har udviklet sig fra den kompakte til den spredte by. Den fysiske spredte lokaliseringen af

bolig, arbeid, rekreasjon og underholdning, høy yrkesdeltakelse blandt kvinner og menn og en konsumorientering av barns og ungdoms fritid, betyr en tidsmessig og romlig spredning av både den enkeltes og familienes hverdagsliv.” (Hjorthol 1998:130).

Hun fremhæver, at såvel udviklingen i bystrukturen som udviklingen af sociale strukturer, som er knyttet til arbejde og fritid, har bidraget til en organisering af hverdagslivet, hvor vi transporterer os længere år for år.

Udvidelse af mobilitetsrummet og udvikling af transportteknologierne

Et andet perspektiv på denne spredning af hverdagens aktiviteter præsenteres af Andreas Knie (1997). Han skelner mellem transport og mobilitet. Transport er bevægelse i det konkrete rum, mens mobilitet er bevægelse i det mulige rum. Hermed etablerer han et begreb til at tale om det rum af muligheder, vi planlægger vores individuelle handlingsstrategier indenfor. Han argumenterer for, hvordan vores forestillinger om, hvad der er ønskeligt og muligt, dét han kalder vores mobilitetsrum, præger vores dispositioner i hverdagslivet og i sidste ende får betydning for de konkrete transporthandlinger. Men påvirkningen går også den anden vej. Det transportsystem, der står til rådighed, bestemmer de samfundsmæssige adgangsforhold. Han eksemplificerer det med valget af en-familieboligen:

“Det at bosætte sig i det grønne, arbejde langt væk og melde sine børn ind i musikskolen i nabokommunen, alle disse planer laves kun fordi vi har ‘bilen i hovedet’. Og de kan kun realiseres fordi vi har rådighed over bilen.” (Knie 1997, min oversættelse).

I efterkrigstiden er både mulighedsrummet og den konkrete transport ekspanderet. Denne ekspansion knytter Knie til sociale tolkninger af tid og rum, hvor både tiden og rummet individualiseres. Han eksemplificerer det med arbejdsmarkedet, hvor kun 17% af den tyske befolkning nu har faste arbejdstider. Resten har fleksible arbejdstider under forskellige former (Knie 1997:49). Et

udtryk for individualisering af rummet er, at boligarealet pr. person er steget med 15 m² i løbet af 20 år. Også når det gælder transport, er trangen til privathed blevet større, idet flere og flere benytter bilen i stedet for mere kollektive transportformer. Begge dele er et led i en grundlæggende modernisering af samfundet, hvor vi i stigende grad giver slip på det, der før var faste holdepunkter såsom kirke, stat, familie, partier og foreninger. Den enkelte skal i højere grad selv komponere sit livsforløb, og fællesskaberne konstitueres ikke længere som stereotyper. De fællesskaber, der i dag binder folk sammen, er mindre og mere fleksible. De etableres ofte som hus-, ferie-, rejse- og sportsfællesskaber. Disse netværk er mindre fasttømrede og respekterer i høj grad det individuelle frirum (Knie 1997).

Selvrealisering og mulighedssøgen

Læssøe kommer nærmere ind på, hvilke socialpsykologiske forklaringer der kan knyttes til udvidelsen af mobilitetsrummet og den voksende transport. Han peger på behovet for selvrealisering og jagten på momentane, intensive lykke-oplevelser hos det moderne individ. At være beredt på muligheder, søge muligheder og øge sine muligheder er en moderne levestrategi, og netop bilen forøger disse muligheder. Behovet for responsiv selvbekræftelse er blevet mere påtrængende pga. moderniseringsprocessens svækkelse af mulighederne for sanselig og social responsivitet i lokalsamfundet, hvilket også ligger i Knies beskrivelse af, at vi giver slip på tilværelsens faste holdepunkter. Derfor må vi opsøge og forbruge ting og sociale begivenheder, der kan give os den manglende responsive selvbekræftelse, hvilket igen skaber mere transport (Læssøe 1999:32-33).

Mange forskellige elementer har således været med til at konstruere det moderne samfund, hvor hverdagen er præget af, at vi har travlt med at nå en lang række forskellige aktiviteter, der ofte foregår langt fra hinanden. Læssøe kommenterer sammenhængen mellem mobiliteten, behovet for selvrealisering og de ressourcemæssige begrænsninger:

“I spændingen mellem behovet for individuel selvrealisering og de oplevede ressourcemæssige og strukturelle begrænsninger herfor udgør mobiliteten en potentielt formildende faktor. Jo mere mobile vi er - jo hurtigere og længere vi kan bevæge os - jo mere kan vi nå.” (Læssøe 1999:34)

Udviklingen af transportsystemet - og især bilismens udbredelse - har været en forudsætning for denne livsførelse. Med sin hurtighed og fleksibilitet gør bilen det muligt at komme fra den ene aktivitet til den anden, og de nye muligheder er med til at skabe nye behov for aktiviteter, hvorved der bliver tale om en selvforstærkende udviklingsdynamik.

Ønsket om at nå det hele – savnet efter en harmonisk hverdag

Mange mennesker oplever, at det er svært at nå det hele på trods af de stadig forbedrede transportmuligheder. De begrænsede ressourcer, som omtales ovenfor, betyder, at ambitionen om at 'nå det hele' kan udmønte sig i et stresset hverdagsliv. Her tematiseres et grundlæggende dilemma for det moderne menneske: Vi jager af sted for at realisere os selv gennem karriere og oplevelser, men samtidig oplever vi et savn efter tid og livskvalitet i hverdagen. Disse kvaliteter er netop knyttet til et liv, hvor man ikke jager af sted. Johannes Andersen (1997) bruger billedet af en centrifuge til at illustrere denne livsstil. Jo stærkere centrifugen kører rundt, desto hurtigere styrter man omkring ude i periferien, og dermed bliver der mere og mere tomt i midten. Netop denne oplevelse af et konstant tidspres i hverdagen er et af de forhold, som Læssøe mener kan anfægte det stigende mobilitetsbehov. Men han er kritisk over for det, han kalder ideologiske negeringer:

“‘Voluntary simplicity’ og ‘slow food’ er i det perspektiv ideologiske negeringer - de udtrykker den simple, asketiske modpol til det overfyldte hverdagsliv. Men sådanne ‘kompensatoriske dagdrømme’, der blot negerer det bestående, har det med at smuldre, når det kommer til praksis, hvor truslen mod de kvalite-

ter, man har i det eksisterende liv, bliver nærværende.” (Læssøe 1999:49)

Her er pointen, at de modbilleder, vi har til det travle hverdagsliv, ofte er så ekstreme, at de ikke realiseres. De forbliver drømmebilleder af et harmonisk og roligt liv, og så længe de bevares som drømme, så er det ikke nødvendigt at forholde sig til de ting, man må give slip på, hvis man vil slippe det travle og hektiske hverdagsliv. Konkret kunne det f.eks. handle om at fravælge karriere og en række materielle goder for i stedet at arbejde mindre og få mere fri tid i hverdagen.

Derimod ser han i stigende grad, at travlheden i hverdagslivet italesættes i den offentlige debat og dermed politiseres. En illustration af dette fandt jeg i en net-konkurrence om et godt familieliv, der konkluderer:

“Hvis danske børn og forældre kunne ønske sig én eneste ting her i verden, så vil svaret sandsynligvis være: tid. En stresset hverdag med lang dag på arbejde eller i institution sætter sit præg på vore familier.” (Damsbo 2000)

Læssøe nævner den offentlige debat som en måde 'at bringe de underliggende spændinger op til overfladen' og ser her en mulighed for på længere sigt at bryde med den ensidige udvikling i retning mod et mere og mere hektisk hverdagsliv med aktiviteter, der er spædt over et stort geografisk areal.

Sammenhæng i hverdagslivet

Vi deltager i mange forskellige sociale sammenhænge og indtager her mange forskellige roller, og som sådan kan hverdagslivet opleves som opsplittet. Men det er et vilkår, at vi kun kan være et sted ad gangen, og vi må derfor udføre dagens aktiviteter i en kronologisk rækkefølge. Den enkelte persons forskellige aktiviteter og roller knyttes sammen gennem vedkommendes kropslige tilstedeværelse og erfaringsdannelse i de forskellige situationer.

Gullestad fremhæver det som et grundlæggende menneskeligt træk, at vi som mennesker stræber efter at skabe integration mellem de forskellige sammenhænge, vi indgår i (Gullestad 1989:23). Det sker både på det praktiske og meningsmæssige plan, jf. Gullestads dimensioner.

På det meningsmæssige plan bestræber vi os på at binde de forskellige dele af livet sammen, da det i sig selv er vigtigt for os at skabe mening og integration (Gullestad 1989:23). Samtidig skal hverdagslivet opfylde vigtige følelsesmæssige behov for fællesskab, kærlighed og nærhed (Gullestad 1989:25). Men jo mere opsplittet hverdagslivet bliver, jo vanskeligere kan det blive at bevare en følelse af, at livet giver mening, og i forsøget på at nå det hele kan vi let komme til at mangle de stabile, responsive relationer, som netop er en forudsætning for at få dækket vores følelsesmæssige behov (Læssøe 1999:49). Det er vigtigt at være opmærksom på den selvstændige betydning af det at skabe integration i hverdagslivet, når man ønsker at nuancere sin forståelse af, hvordan hverdagens transportmønstre konstrueres.

Når jeg taler om sammenhængen i hverdagen på det praktiske plan, så handler det om, hvordan den enkelte person eller familie organiserer deres daglige aktiviteter. Man kan ikke være to steder på én gang, og man indgår i en lang række relationer, og derfor må dagens forskellige gøremål tilrettelægges og koordineres. Det at skabe sammenhæng i hverdagens aktiviteter er tæt knyttet til transport; dels fordi transporthandlingerne binder de forskellige aktiviteter og livsområder sammen, dels fordi der vil være en gensidig afhængighed mellem transportbehovet ved de forskellige aktiviteter. Ofte vil den enkelte transporthandling derfor ikke kunne forstås udelukkende ved at se på den konkrete aktivitet, den er tilknyttet. F.eks. kan en person vælge at køre i bil til arbejde, fordi bilen står der alligevel, men familien ville måske aldrig have anskaffet en bil, hvis det ikke var, fordi de havde et sommerhus. Hvis man i sådan en situation studerede bolig-arbejdssted

transporten som et isoleret fænomen, ville det give en begrænset forståelse af situationen.

Arbejdet med at binde hverdagslivet sammen

En gruppe kvindelige forskere formulerede i 1984 en utopi om et hverdagsliv, som skulle være baseret på nærhed mellem bolig, omsorg og arbejde (Nordisk Ministerråd 1991). Utopien var netop en reaktion mod det, kvinderne oplevede som et opsplittet og utilfredsstillende hverdagsliv:

“A Great deal of women’s time and energy is spent in the process of transforming these fragments of reality to something that at least reminds of a coherent whole.” (Nordisk Ministerråd 1991:12)

Ifølge denne gruppe forskere er det opsplittede hverdagsliv forårsaget af den fysiske opdeling af arbejde, bolig, indkøb, fritidsinteresser, børnepasning og andre omsorgsopgaver, men også af velfærdssamfundets organisering generelt. Arbejdsdelingen og arbejdsmarkedets specialisering har den konsekvens, at nogen må bruge energi på at binde hverdagens forskellige elementer sammen, for at de grundlæggende sociale funktioner kan opretholdes. Dette arbejde gør kvinderne ‘i det skjulte’.

Jeg vil være forsigtig med i så høj grad at forstå ‘det at skabe sammenhæng i hverdagslivet’ som et kønspolitisk spørgsmål. Men det er en væsentlig pointe, at der ligger et stykke arbejde i at koordinere aktiviteterne og binde de forskellige verdener sammen. Hos børnefamilier kan arbejdet f.eks. dreje sig om at hente og bringe børnene til institutioner, at følge med i, hvad de har lavet i skolen, at besøge moster Oda i Nykøbing, at tænke på, at der skal købes ind til madpakker osv. Dette arbejde med at skabe sammenhæng indebærer en lang række praktiske funktioner, herunder den daglige transport af personer og varer. Men det handler også om, at hverdagen på det meningsmæssige plan skal kunne forstås som et sammenhængende hele. Hverdagens fragmenter af virkelighed skal kunne transformeres til ‘a coherent whole’.

Fysisk forankring og sammenhængskraft i hverdagen

Gullestad lægger samtidig vægt på, at hverdagslivet har en dobbelt-bestemmelse mellem hjemmet og de nære omgivelser som fysisk forankringspunkt i hverdagen, og et tværgående perspektiv, hvor integrationen mellem forskellige livsområder er i fokus. Når hun siger, at hverdagslivet (i Norge) har tyngdepunkt i hjemmet, så er det ud fra observationer, der viser, at de fleste nordmænd bruger mindst 60% af deres tid i hjemmet, og at de bruger mange ressourcer på at indrette hjemmene. Men samtidig med at hun argumenterer for, at hjemmecentreringen er udbredt, lægger hun vægt på, at det ikke betyder, at det gælder for hvert enkelt menneske¹⁷. Men selv om hjemmet er et udbredt fænomen, kan man forestille sig, at der er stor forskel på, i hvor høj grad hverdagens øvrige aktiviteter er knyttet til det lokale område. I mange tilfælde er hjemmet isoleret i forhold til det lokale miljø, idet man ikke kender sine naboer og i øvrigt ikke har nogen aktiviteter i nærheden af hjemmet.

Læssøe taler om, at det lokale bliver idealiseret som en modpol til den tidspressede, mobile og individualiserede tilværelse:

“Det lokale bliver symbol på det nære, mellemmenneskelige, på overskuelige systemer og på ens kulturelle identitet i en diffus verden, præget af globalisering og udlejring af lokale funktioner i større systemer.” (Læssøe 1999:51)

Som sådan kan der ligge et potentiale i at udvikle det, Læssøe kalder moderne lokale fællesskaber. Til forskel fra de traditionelle landsbyfællesskaber bygger disse fællesskaber på det moderne individs evne til refleksion og et bevidst ønske om at deltage i konkrete kollektive initiativer og udføre solidariske handlinger. Så mens hjemmecentreringen ikke nødvendigvis hænger sammen med en revitalisering af det lokale, så er der andre kræfter, der

¹⁷ Jeg kender ikke til undersøgelser af, hvor ‘hjemmecentrerede’ vi er i Danmark, men jeg finder det rimeligt at antage, at vi på det punkt ligner nordmændene, dvs. at vi rent faktisk bruger meget tid i hjemmene, og at hjemmet som sådan fungerer som fysisk forankringspunkt.

potentielt kan føre til opbygning af stærkere og mere indholdsfulde lokale miljøer og et deraf følgende mindre transportarbejde i hverdagen.

Stabilitet og forandring

Min interesse for at studere børnefamiliers transportmønstre er som før nævnt knyttet til et forandringsperspektiv; jeg vil undersøge muligheder for at forandre børnefamiliernes transportmønstre i en mere bæredygtig retning. Men det betyder ikke, at jeg kun interesserer mig for forandring. Stabilitet og forandring er to sider af samme sag, og netop træghederne, der fastholder eksisterende forståelser og handlinger, kan være med til at give en dybere forståelse for, hvorfor forandringer ofte har meget vanskelige betingelser. Teoretisk set medfører dette et fokus på dynamikker, der bidrager til at stabilisere, hhv. virker forandrende på hverdagslivet. Læssøe beskriver, hvordan livsstilen indeholder begge elementer:

“[Livsstilen] rummer kræfter der *hæmmer* en forandring af den, og kræfter der *fremmer* forandringer. Livsstilen udgør på den ene side en struktur med en vis bestandighed, et sæt af rutiner der, når de først er etableret, så at sige kører af sig selv. Det repræsenterer livsstilens *stabiliserende* dynamik. Ofte benyttes begrebet “hverdagsliv”, som betegnelse for disse dagligt gentagede handlinger, og denne praktiske såvel som symbolske orden, der knytter sig hertil. Men som hverdagslivsteoretikerne også gør opmærksom på, er hverdagslivet ikke entydigt trægt, men også præget af utilfredsheder og spændinger i forhold til indtryk fra, og forandringer i, omverdenen (usamtidigheder), således at det også har en dynamisk side i form af en søgen mod forandringer.” (Læssøe 1999:26)

Stabilisering af hverdagslivet

Hverdagslivets stabiliserende dynamikker indfanger det fænomen, at ‘vi gør, som vi plejer’. At vi ‘plejer’ at gøre ting på en bestemt måde, kan i sig selv tjene som et argument for en særlig handlemåde. Men ‘plejer’ er ikke nødvendigvis reflekteret som

argument. Når det gælder de daglige transporthandlinger, så er de i høj grad rutineret, og det er sjældent, at man i de daglige rejser konkret overvejer fordele og ulemper ved forskellige transportalternativer. Jeg bygger denne påstand om de daglige transporthandlingers vanemæssige karakter på en række empiriske undersøgelser (Magelund 1997:41, Jensen 1997:77, Grahn 1995:42). Et par citater kan illustrere, at interviewpersonerne selv oplever deres daglige transport som vanebaseret:

“Det bliver en vane med tiden at rejse med kollektiv transport; det er ikke noget jeg sætter spørgsmålstegn ved.” (Magelund 1997:128)

“Da vi fik bilen vænnede jeg mig lynhurtigt til den. Jeg er med årene blevet for doven til at cykle. Jeg har cyklet i 25 år, men efter jeg fik bilen, er jeg blevet for magelig til det.” (Magelund 1997:126)

Disse undersøgelser viser, at den daglige transport kan blive en vanesag, uanset om man normalt går, cykler, bruger kollektiv transport eller bil. Det er ikke sådan, at bilbrug nødvendigvis er mere vanedannende end andre transportformer.

I en række adfærdsteorier betragtes vaner som en særlig type adfærd, der står i modsætning til intensionel adfærd, og karakteriseres som 'handlinger der foregår uden tankemæssige overvejelser' (Verplanken 1994; Magelund 1997). Den definition finder jeg ikke tilstrækkelig, når man skal indfange hverdagslivets træge og vanedannende aspekter. Peter Berger og Thomas Luckmann ser vanedannelse som en betingelse for, at vi overhovedet kan opbygge et fungerende samfund, mens Bech-Jørgensen taler om selvfølgelighederne som det grundlæggende i hverdagslivet.

Vaner og institutionalisering hos Berger og Luckmann

Ifølge Berger og Luckmann har vanedannelsen en grundlæggende karakter, fordi vanerne omfatter store dele af vores daglige aktiviteter. De går så langt som til at sige, at “Al menneskelig aktivitet

er underlagt vanedannelse” (Berger og Luckmann 1996:71). De definerer vaner som handlinger, der gentages, og gentagelserne indpasses i et mønster for netop at blive betydningsfulde ved at indgå i dette mønster.

For at forklare vanedannelse som fænomen, sammenligner Berger og Luckmann os med dyrene. Menneskets biologi er meget mindre struktureret end dyrenes, idet vi ikke agerer instinktivt i særlig høj grad. Det giver mennesket mulighed for at “opbygge sin egen natur, eller simpelthen at skabe sig selv” (Berger og Luckmann 1996:65). Den sociale orden er et menneskeligt produkt, der ikke determineres af biologiske data eller naturlige omgivelser. At vi er mindre biologisk strukturerede end dyrene betyder, at færre ting er givet i det daglige. Til gengæld har vi en social orden:

“..den verdensåbenhed, der er en indre egenskab i menneskets biologiske sammensætning, den er på forhånd overtaget af den sociale orden. Man kan sige, at den menneskelige eksistens’ biologisk givne verdens-åbenhed, altid bliver og må blive omformet af den sociale orden til en relativ verdens-lukkethed.” (Berger og Luckmann 1996)

Vaner kan således ses som en compensation for, at mennesker er mindre biologisk strukturerede end dyr. Vanedannelse fungerer som en psykologisk gevinst, fordi valgmulighederne indsnævres:

“Psykologisk set er vanedannelsen en vigtig gevinst, fordi valgmulighederne indsnævres. Dette befrier individet for den byrde det er, når ‘man hele tiden skal tage stilling’, og giver en psykologisk lettelse, der har grundlag i menneskets ikke-måletruede, instinktueller struktur [...] Ved at sørge for en stabil baggrund, hvorpå aktiviteterne det meste af tiden kan finde sted med et minimum af beslutninger, der skal tages, frigør den samtidig energi til afgørelser, der kan være nødvendige at træffe ved visse lejligheder.” (Berger og Luckmann 1996:72)

Når vores daglige handlinger bliver til vaner, indpasses de i et mønster, så de efterhånden kan udføres med ringe anstrengelse.

Det er en måde at spare energi på, som så frigøres til andre formål. Det ville ikke være muligt at gennemføre en almindelig dagligdag, hvis man skulle tage stilling til hvert eneste gøremål, så i det lys kan vanedannelse også kaldes en nødvendighed.

Selv om de fleste daglige handlinger er rutinerede, betyder det ikke, at hverdagslivet forløber uproblematisk. Berger og Luckmann skelner mellem det uproblematisk (rutiner) og det problematiske (valg/problemer) hverdagsliv. Det er problematisk, når vi bliver stillet over for problemer, vi ikke har erfaring med. Med vores common-sense viden forsøger vi at indpasse det problematiske i hverdagens uproblematisk rutine. Hvis det på ingen måde kan lykkes at indpasse et problem i den kendte virkelighed, kan resultatet blive, at vi klassificerer problemet under en helt anden virkelighed for derved at undgå at stille spørgsmål til den virkelighed, vi kender.

Ifølge Berger og Luckmann knytter vanedannelse sig til både sociale og ikke-sociale aktiviteter, så vaner kan eksistere både på kollektivt og individ-niveau. Vi genkender vanemæssige handlinger hos os selv og andre og systematiserer dem som typer. Berger og Luckmann siger, at institutionalisering finder sted, hver gang forskellige slags aktører gensidigt typificerer vanemæssige handlinger. En institution i denne forstand er ikke begrænset til noget fysisk. Det er nærmere et handlingsmønster, der både omfatter selve handlingerne og de roller, de handlende udfylder. Et eksempel på en institution er ægteskabet, men det kan f.eks. også være et autoværksted, hvortil der både er knyttet en konkret materialitet, forskellige handlingstyper og bestemte roller. Institutionalisering bygger således på vanedannelse.

Fordelene ved, at handlinger typificeres, og at der sker en institutionalisering, er, at man kan forudse hinandens handlinger. Hermed sættes den psykologiske gevinst, vaner har for den enkelte, ind i et større perspektiv. Når handlinger baseres på rutine, og der dermed frigøres energi, giver det generelt et overskud i samfun-

det, der f.eks. kan bruges til nyskabelse. Institutionalisering er også en forudsætning for, at der kan etableres arbejdsdeling i samfundet, hvor man kan regne med, at andre mennesker udfylder bestemte roller og udfører særlige opgaver.

Berger og Luckmann lægger vægt på vaner som en måde at spare ressourcer på. Det er intuitivt overbevisende, at man bruger mindre energi på gøremål, der er rutineret, men er det vores biologiske sammensætning, der har givet os mulighed for og nødvendiggjort udviklingen af rutiner, som igen har dannet grundlag for institutionalisering? Jeg accepterer Berger og Luckmanns karakteristik af den måde, hvorpå vi adskiller os fra dyrene, ved at vi i dag besidder en anden verdensåbenhed. Men jeg vil stille spørgsmålstegn ved kausaliteten: Vi har måske netop udviklet en større biologisk åbenhed, fordi vi gradvis begyndte at udvikle rutiner og mere avancerede sociale sammenhænge.

Et andet kritikpunkt i forhold til Berger og Luckmann retter sig mod deres teori om institutionalisering: Mens de er gode til at forklare, hvordan rutiner opbygges og institutioner etableres, så beskæftiger de sig ikke særlig meget med, hvordan de reorienteres og forandres. Hvordan håndteres problemer og brydninger? Hvordan beskrives de processer, der fører til ændringer af *det bestående*? Idet Berger og Luckmanns tilgang er retrospektivt orienteret mod en beskrivelse af eksisterende institutioners dannelse, kan deres beskrivelser få en vis strukturalistisk bias i deres fokus på de dynamikker, der stabiliserer de samfundsmæssige strukturer.

Vaner som selvfølgeligheder hos Bech-Jørgensen

Bech-Jørgensen (1994) bruger ikke begreberne 'vaner' og 'rutiner' om hverdagens gentagne handlinger. Hun taler i stedet om de gentagelser og den orden, der er fremtrædende i hverdagslivet. Her bruger hun 'selvfølgelighedens symbolske orden' som et overordnet begreb, der favner den måde, vi opfatter verden på. Hun definerer selvfølgelighederne som 'alt det, vi tager for givet'. Det er vigtigt for os at opretholde selvfølgelighedens symbolske

orden, fordi alternativet til at opfatte verden som ordnet er et uoverskueligt og uforudsigeligt kaos. Der er så meget, vi skal forholde os til hele tiden, at det er en nødvendig betingelse for et hverdagsliv, at store områder af vores verden tages for givet.

Selvfølgeligheder

Når hun taler om en *symbolsk* orden, er det den måde, vi *mentalt* ordner verden omkring os. Men den mentale orden er ikke alene symbolsk i den forstand, at den er løsrevet fra hverdagens konkrete handlinger. De selvfølgeligheder, der ordnes, har i høj grad en materiel dimension. Hun præciserer, hvad selvfølgelighederne omfatter ved at nævne tre dimensioner, som selvfølgelighederne kan kategoriseres efter: 1) *relationer* både mellem mennesker indbyrdes og mellem mennesker og naturen, 2) *tids-rumligt organiserede aktiviteter* og 3) *menneskeskabte objekter*. For den enkelte person vil det være nogle bestemte relationer, aktiviteter og objekter, der har den status, at ‘sådan er det bare,’ og ‘sådan gør vi da bare,’ og ‘det er da klart, det ikke kan være anderledes’. Hvad, der er selvfølgeligt, er forskelligt fra menneske til menneske, men samtidig er selvfølgelighederne en del af den kultur, de indgår i. Bech-Jørgensen siger om forholdet mellem det fælles og det subjektive:

“Det er de fælles symboler, der gør en selvfølgelig orden mulig. Og det er de subjektive fortolkninger af de fælles symboler, der indebærer, at selvfølgeligheder indeholder noget mere end det fælles¹⁸.” (Bech-Jørgensen 1994:146)

Man kan ikke gøre rede for alt det, vi tager for givet, dels fordi der er så meget, dels fordi det er upåagtet og derfor ikke kan indfanges. Og selvfølgelighederne er heller ikke noget konstant, der kan analyseres og defineres én gang for alle. Selvfølgelighederne genskabes hele tiden gennem fælles erfaringer, fortolkninger og betydninger. Bech-Jørgensen siger, at deres oprindelse fortaber

¹⁸ Med “noget mere end det fælles” mener Bech-Jørgensen de subjektive tolkninger, som den enkelte person lægger i de fælles symboler. Disse forskellige tolkninger skaber rum for et spillerum af betydninger, inden for hvilket selvfølgelighederne løbende reformuleres.

sig i fortiden, mens de genskabes og omskabes uafladeligt, så de rækker ind i fremtiden (1994:143). Hun nævner to forudsætninger for, at selvfølgeligheder struktureres som en orden:

- 1) Den første forudsætning er, at vi skelner, genkender og miskender, tildeler betydning og gør betydningsløs.
- 2) Den anden forudsætning er gentagelserne. Kropsbevægelser, tanker og forestillinger, oplevelser og erfaringer, anticipationer, følelser og fornemmelser gentages. Gennem gentagelsen frembringes en regelmæssighed og kontinuitet, der udvider overskueligheden.

Upåagtede aktiviteter

Konkret er det de upåagtede aktiviteter, der hele tiden genskaber den symbolske orden af selvfølgeligheder¹⁹. De upåagtede aktiviteter er alt det, vi gør, som vi ikke lægger mærke til, at vi gør. Det er det nærmeste, Bech-Jørgensen kommer det, jeg i ovenstående har omtalt som vaner. Om de upåagtede aktiviteter siger hun:

“Ikke bare genkendelser og gentagelser, men også justeringer og improviseringer hører til de upåagtede aktiviteter. Gennem justeringer søges de forskydninger, skred og brud korrigeret, som selvfølgelighedens orden uafladeligt udsættes for, især i de moderne rastløse samfund. Justeringer stræber altså mod at genoprette selvfølgeligheder.” (Bech-Jørgensen 1994:147)

Hvis en stor del af vores aktiviteter er upåagtede, og der samtidig er knyttet forestillinger, erfaringer og følelser til disse gentagne aktiviteter, så giver det en god forklaring på, at det kan være så svært at forandre vaner. For så er vaner ikke bare en konkret adfærd, der er blevet gentaget gennem et stykke tid. Der er tale om handlinger, der er knyttet til den enkeltes forestillinger, erfaringer og følelser, og samtidig er etableret som kulturelt etablerede selv-

¹⁹ “Life is what happens to you, while you’re busy doing other things” (John Lennon)

følgeligheder. At tilegne sig disse kulturelt etablerede selvfølgeligheder er en del af socialiseringen:

“De upåagtede aktiviteter trækker på et lager af selvfølgelig viden, som er socialt og kulturelt overleveret fra tidligere generationer. At tilegne sig denne kollektive erfaring er et af socialisationens formål. Den tilegnes i hverdagslivet, i samtidige nærvær, men hvert individ lærer og medierer den i overensstemmelse med sine personlige livserfaringer. Når kollektive erfaringer først er internaliseret som en fælles upågtet viden, opretholdes og fornyes den hver dag af de aktiviteter, relationer og processer, som den samtidig er forudsætning for.” (Bech-Jørgensen 1994:148)

Hermed bevares et dialektisk forhold mellem det enkelte individ og kulturen. Den enkelte gør sine erfaringer (socialiseres) i en kultur og tilegner sig hermed den kollektive erfaring, mens individet samtidig tilegner sig viden i overensstemmelse med sine personlige livserfaringer.

Selvfølgeligheder og det før-bevidste

Selvfølgeligheder er ifølge Bech-Jørgensen det, der ligger mellem det ‘meget bevidste’ og det ubevidste, og hun bruger her begrebet før-bevidst. Det samme gælder de upåagtede aktiviteter, der som nævnt er ting, vi ikke lægger mærke til, at vi gør. Vi har en praktisk bevidsthed om de upåagtede aktiviteter, idet vi kan gøre ting af erfaring uden at fortolke det, vi gør, eller at være meget opmærksomme på det. Men hvis vi bliver gjort opmærksomme på vores handlinger, kan vi godt tale om dem. Det er en vigtig forskel fra det ubevidste, hvor der kan være fortrængninger, der forhindrer, at vi bliver klar over, hvad det er, vi gør (Giddens 1984:44-45; Bech-Jørgensen 1994). Men selv om vi har en praktisk bevidsthed om de upåagtede aktiviteter, kan det alligevel være meget svært at tale om dem, fordi vi ikke er vant til at udtrykke dem sprogligt og derfor mangler ord for dem. Derfor kan det være en stor forskningsmæssig udfordring at lave empiriske studier af hverdagens mere rutineprægede aktiviteter, men det er samti-

dig noget, man vanskeligt kan komme udenom i hverdagslivsstudier.

Transporthandlingernes stabile karakter

Både Berger og Luckmann og Bech-Jørgensen argumenterer for, at det, vi i det daglige kalder vaner, er en forudsætning for, at vi overhovedet kan overskue vores daglige gøremål, og at vi som mennesker kan opbygge et samfund. Rutiniseringen betyder, at vi i højere grad kan forudse egne og andres handlinger, og det er en betingelse for, at hverdagen ikke er præget af totalt kaos. De daglige transporthandlinger er i høj grad præget af vanedannelse. Dels er selve transporthandlingerne rutinerede, og de aktiviteter, de er tilknyttet, gentages også ofte dag for dag. Bech-Jørgensen ville sige, at *transportmønstre er en del af selvfølgelighedens symbolske orden*, mens man med Berger og Luckmanns begrebsbrug kunne udtrykke det således, at der er sket *en typificering og institutionalisering af transporthandlingerne*. Begge aspekter finder jeg givtige i forhold til at forstå transporthandlingernes stabile karakter. For den enkelte er transporten ikke noget, man stiller spørgsmålstejn ved hver dag, den er med andre ord en selvfølge. På det samfundsmæssige plan støttes der op om det stabile ved hverdagens transport ved, at der er bestemte institutioner knyttet til disse forskellige transportmuligheder. Det er således betydelig lettere at gøre det, 'man' gør transportmæssigt, idet alt er tilrettelagt i forhold til de standardiserede transportmønstre, der er dominerende i samfundet.

Forandrende dynamikker

Jeg har nu gjort en del ud af at beskrive de stabiliserende dynamikker i hverdagslivet. Men samfundet og dermed hverdagslivet er jo alligevel i stadig forandring. Og netop i det moderne samfund er der stor vægt på forandring. Det er vigtigt, at man ikke 'går i stå', og at man hele tiden stræber efter nye oplevelser. Som Læssøe formulerer det, så er modernitetens væsen ikke stabiliteten, men netop forandringen (1999:47). Jeg vil derfor kort disku-

tere nogle dynamikker, som knytter sig til forandringer af transportmønstre i hverdaglivet.

Spændinger som forandringsdynamik

Forandring kobles ofte til spændinger, der opstår i situationer, hvor handlingerne ikke automatisk følger af hverdagens rutine. Man kan sige, at der sker et brud på hverdagens selvfølgelighed.

Spændingerne kan skyldes indtryk fra omverdenen f.eks., ved at man får ny viden, der stiller spørgsmålstejn ved den måde, man plejer at gøre tingene på. Når forskellige elementer af viden står i modsætning til hinanden, betegnes det ofte som kognitiv dissonans. Ifølge Festinger, der har udviklet teorien om kognitiv dissonans, så er det en ubehagelig tilstand, som personen vil forsøge at eliminere, hvilket kan være en stærk drivkraft til handling (Festinger; Magelund 1997:49). Men i mange tilfælde vil det være vanskeligt eller umuligt at handle sig ud af den kognitive dissonans, og der vil så være en tilbøjelighed til, at elementer af viden omdefinieres eller fortrænges hos individet, så modsætningen ikke bliver så påtrængende i dagligdagen.

Spændinger kan også opstå ved, at der sker konkrete forandringer i omverdenen, som man må forholde sig til. Det kan være alt fra små uregelmæssigheder, der bryder hverdagens rutine, til store forandringer i livet, der enten kan være planlagte eller komme som overraskelser. På det individuelle plan vil disse situationer ofte være præget af ambivalens. Man vil både det ene og det andet, og de forskellige handlinger udelukker hinanden. Men spændingerne kommer ikke udelukkende af, at man vælger strategier til at håndtere problemer, der bryder dagens rutine. Forandringer kan i lige så høj grad komme af lyst til at opleve nye ting. Oplevelseslyst og mulighedssøgen er i det moderne samfund stærke dynamikker, der hele tiden er med til at forandre tilværelsen.

Domænekonflikter som forandringsdynamik

Domænekonflikter er et begreb til at beskrive det fænomen, at de forskellige sammenhænge, vi indgår i som individer, ikke nød-

vendigvis anerkender hinanden. I stedet kan de forskellige domæner stille, hvad der opleves som konfliktende krav til den enkelte, jf. afsnittet om det spredte og hektiske hverdagsliv på side 70. Røpke beskriver, hvordan det hele tiden er den sammenhæng, man netop er i, der forekommer mest vigtig:

“Every domain has its own logic and demands and is inclined to dominate increasing parts of everyday life. Being in one domain, a person is inclined to let this expand into other domains and forget the demands from those other domains. However, when the person later shifts to another domain, the perspective usually changes again. The contradiction between the demands from the different domains is a core conflict in modern everyday life.”
(Røpke 2000)

Forsøget på at reducere domænekonflikten kan være en stærk drivkraft til forandring, og forandringen kan tage mange forskellige former. Hos Røpke (2000) ses domænekonflikten som en væsentlig drivkraft bag forbrugsvæksten og teknologiudviklingen. Forandringerne kan således have form af, at familierne introducerer nye teknologier i hverdagslivet, såsom mobiltelefonen, opvaskemaskinen og bilen. Forestillingen er så, at teknologierne vil hjælpe familiens medlemmer med at spare tid, og at de kan bidrage til at binde hverdagens forskellige sfærer sammen.

Miljøhensyn som forandringsdynamik

Inden for den samfunds faglige miljøforskning er sammenhængen mellem holdninger og handlinger et centralt tema. De sidste mange år har man målt en stigning i den danske befolknings bekymring over miljøproblemerne, og den danske befolkning interesseret for miljøproblemer karakteriseres som høj, idet befolkningen som gennemsnit betragtet svarer, at de er “ret interesserede” i miljøproblemer (Energispareudvalget 1995). Svenske studier har vist, at de miljøproblemer, som ligger geografisk langt væk og har effekter ude i fremtiden, anses for vigtigst, mens de miljøproblemer, som er tættere på, og som vi nemmere kunne få indflydelse på, ligger længere nede på listen (Lindén 1996:80).

Med denne konstruktion af miljøproblemernes vigtighed bliver det mindre relevant at ændre sin egen adfærd for at afhjælpe miljøproblemerne. Det stemmer også overens med en række undersøgelser, der peger på inkonsistens mellem miljøholdninger og miljøadfærd (Læssøe 1995:13, Lindén 1998).

Jeg vil derfor stille spørgsmålstegn ved, hvor afgørende miljøovervejelser er som forandringsdynamik, når det drejer sig om ændringer af den daglige transport. Hos Lindén (1998) nævnes emissioner fra biler netop som et af de miljøproblemer, der bekymrer svenskerne mindst.

I en kvalitativ undersøgelse af miljøproblematikken i hverdagslivet fremhæves det, at der sker en kompartmentalisering af miljøproblematikken, dvs. at miljøproblematikken i høj grad er fragmenteret m.h.t. betydninger, indsatsområder og praksis. Konkret betyder det, at interviewpersonerne sagtens kan være meget bekymrede over deres miljøpåvirkning inden for ét område og fuldstændig indifferente på et andet. Privatbilismen fremhæves i denne undersøgelse som 'det blinde punkt'. Der gives flere eksempler på personer, der har en meget miljøvenlig praksis på en række områder, mens privatbilismen udelades fra deres tale om miljø eller omtales som et område, der bevidst er undtaget fra deres generelle miljøvenlige praksis (Iversen 1996).

Der kan ses inkonsistens mellem holdninger og adfærd på mange områder af hverdagslivet. Når det gælder miljø, så er der nogen adfærdsområder, hvor holdningerne i højere grad omsættes til konkrete handlinger end andre. Indkøb af miljøvenlige varer er et af de områder, hvor der er sket en ændring de sidste år (Lindén 1996:69). Forandringen kan forklares ved, at nogle adfærdsændringer har større implikationer for det øvrige hverdagsliv end andre. Det er f.eks. ikke specielt tidskrævende eller besværligt at vælge den økologiske mælk på hylden ved siden af den konventionelle. Hos Lindén (1996:72) skelnes netop mellem de lette og svære miljøhandlinger afhængigt af, hvor meget man skal ændre

sine hverdagsrutiner for at udføre dem. Her karakteriseres transportadfærd som det vanskeligste at ændre, fordi transporten hænger sammen med grundlæggende ændringer af hverdagens handlingsmønstre. Der ligger et forandringspotentiale i vores erfaringer og viden om transportens miljøeffekter, men fordi transportmønstrene i så høj grad er integrerede i det øvrige hverdagsliv, og fordi konsekvenserne af at ændre transportmønstre er så omfattende, opleves handlemulighederne som meget begrænsede.

5. Afsluttende kommentarer

Teoretisk set har jeg valgt at lade mig inspirere af både de teknologisociologiske studier af teknologi i hverdagslivet og af hverdagslivsforskningen og anvende dem som et 'dobbeltblik' i analysen for derved at holde fast i både teknologiernes særegne betydning i hverdagslivet, men også hverdagslivets som den komplekse kontekst, inden for hvilken transportmønstrene konstitueres. De to teoriområder, jeg har valgt at lade mig inspirere af, er blevet til i vidt forskellige forskningsmiljøer. Studierne af teknologi i hverdagslivet er typisk udsprunget af faglige miljøer, der i forvejen interesserede sig for teknologisk udvikling, mens hverdagslivsforskningen har rødder i kvindeforskning og antropologisk kulturforskning.

En sammenligning af de to teoretiske universer har vist, at de har en række lighedspunkter. De trækker begge på en fænomenologisk inspireret tradition, idet de henviser til f.eks. Alfred Schutz og Agnes Heller. Men det er især på det metodiske plan, der er god overensstemmelse. Inden for begge faglige traditioner lægger de vægt på, at det fænomen, man undersøger, skal studeres i en kontekst, og at de konkrete begreber, der anvendes i analysen, skal komme fra empirien. Dette er netop en stor fordel, når man arbejder med at kombinere to forskellige teoretiske tilgange i den samme analyse, for så har jeg ikke problemer med at forholde mig til kvalitativt forskellige begrebsapparater. Tværtimod er der stor overensstemmelse mellem begrebsbrugen, idet både domesti-

ceringsteorien og de to hverdagslivsteorier lægger vægt på, at man i sine analyser skal inddrage både de praktiske, kognitive og symbolske aspekter. De er også begge i høj grad aktørorienterede. Udgangspunktet er de enkelte handlinger, hvorefter analysen enten kan dreje sig om den enkelte person eller familie eller struktureres omkring en bestemt teknologi. Men de to typer analyser bliver i sidste ende ikke så forskellige, for når konteksten inddrages i forståelsen af, hvordan en enkelt teknologi domesticeres, så kommer hverdagslivets sammenhænge også til syne.

Kapitel 4: Undersøgelsesstrategi, afgrænsning og metoder

I dette afsnit beskrives undersøgelsens design og fremgangsmåde. En konkret og detaljeret beskrivelse af det empiriske arbejde er valgt af to grunde: For det første er en detaljeret beskrivelse af feltarbejdet vigtig for undersøgelsens gennemsikkelighed. Det er afgørende for undersøgelsens validitet, at der redegøres for den faglige stringens i arbejdet og argumenteres for de valg, der er truffet undervejs. For det andet er et hvert forskningsprojekt et led i videreudviklingen af forskningsfeltet. I den forbindelse er det vigtigt at give sine metodiske erfaringer videre. Jeg har selv haft glæde af andres konkrete og detaljerede metodebeskrivelser, og har især ladet mig inspirere af Aune (1998), Olsen (2000) og Waldo (1999).

Den empiriske undersøgelse er forløbet i to trin. I efteråret 1996 gennemførtes en pilotundersøgelse, og i foråret og sommeren 1998 blev den empiriske hovedundersøgelse udført. Først beskrives de valgte metoder til indsamling af empiri. Så gennemgås pilotundersøgelsen, og det trækkes frem, hvilke erfaringer, der fik betydning for det videre arbejde. Derefter redegøres for de afgrænsninger af undersøgelsen, der ledte frem til kriterierne for udvælgelse af interviewpersoner til hovedundersøgelsen. Så beskrives rekruttering af interviewpersoner, diskussion af udvalget og gennemgang af feltarbejdets forløb. Endelig beskrives analysemetoderne. Materialet er blevet analyseret i to omgange. Der er først sket en indledende bearbejdning af materialet, hvorefter en del af empirien blev udvalgt til dyberegående analyse, der har form som en case analyse af fem familier. Afsluttende kommer jeg ind på overvejelser omkring undersøgelsens pålidelighed og gyldighed.

1. Anvendte metoder til indsamling af empiri

Problemstillingens karakter og min erkendelsesinteresse i projektet lægger op til et empirisk studie, som baseres på kvalitative

metoder, jf. kapitel 2. Det kvalitative dybdeinterview har været den primære metode til indsamling af datamateriale, men andre metoder har også været i anvendelse. Litteratur er indgået som datamateriale i form af andres empiriske undersøgelser inden for områderne transportadfærd, forbrugs- og hverdagslivsforskning. Citater fra andres interviewundersøgelser anvendes som supplerende empirisk materiale og til sammenligning og perspektivering af mine egne resultater. Enkelte statistiske undersøgelser inddrages for at sætte de kvalitative resultater i perspektiv og sandsynliggøre, at de fænomener, der beskrives, har større udbredelse i samfundet som helhed.

Kvalitative interview

Et kvalitativt interview indebærer, at interviewerens er interesseret i at få et emne belyst fra interviewpersonens synsvinkel. Det foregår gennem en samtale, hvor svarkategorierne ikke er defineret i forvejen. Jeg har valgt det kvalitative dybdeinterview som min primære metode, fordi interviewet er en form, hvor jeg har mulighed for at komme interviewpersonens egen forståelse af sit hverdagsliv og sine transporthandlinger nærmere. Jeg får et billede af interviewpersonernes transportmønstre set gennem deres øjne med den betydning, de tillægger dem, og den måde de selv fortolker de strukturelle vilkår, de møder i deres hverdag. Dette sker naturligvis ikke uafhængigt af min deltagelse i interviewet: Der er tale om en fælles konstruktionsproces, hvor jeg sammen med interviewpersonen eller familien skaber en fortælling om deres transport og hverdagsliv, jf. diskussionen af subjekt-objekt relationen (s. 40). Indflydelsen fra interviewerens er ikke noget, man skal forsøge at undgå; netop kontakten mellem interviewpersonerne og interviewerens er vigtig for kvaliteten af interviewet, herunder forskerens evne til at lytte med et åbent sind og forsøge at forstå, hvad interviewpersonen egentlig siger. Dette kalder Fog empatisk forståelse (1998:42). Men det forudsætter også, at forskerens med-konstruktion reflekteres, når interviewet bearbejdes og analyseres.

De kvalitative interviews kan være mere eller mindre forstrukturerede, og forskeren kan lægge op til at etablere en mere eller mindre tæt kontakt med interviewpersonen. Jeg har valgt en interviewform, der kan karakteriseres som semi-strukturerede interview. Jeg vil senere komme tilbage til den konkrete udformning af interviewguiden, men der er tale om et meget åbent interviewdesign, hvor interviewpersonerne har rig lejlighed til at fortælle om det, de selv finder vigtigt i forhold til deres transport i hverdagen.

Der er mange andre metodiske overvejelser, som er knyttet til at forberede, udføre og tolke kvalitative interviews. Jeg vil ikke her komme ind på generelle refleksioner over, hvordan interviews skal forberedes og gennemføres, men i stedet henvise til Kvale (1996) og Fog (1998), der har været mine primære inspirationskilder. Hvor det er relevant, diskuterer jeg interviewmetoden konkret i forhold til forberedelse og gennemførelse af interviews.

Dagbog

Et centralt element i empiriindsamlingen var dagbøger. Efter et introducerende interview blev interviewpersonerne bedt om at skrive dagbog om deres aktiviteter i en uge med særlig fokus på de aktiviteter, der var knyttet til transport. Ideen med dagbogen var at komme tættere på ikke alene de konkrete transportsituationer, men også de forløb, der fører frem til konstruktionen af situationer, hvor transport indgår (jf. diskussionen af transportsituationer som omdrejningspunkt s. 53). I undersøgelser af hverdagslivet er det et grundlæggende problem, at interviewpersonerne tolker deres tidligere oplevelser ind i den sammenhæng, de aktuelt befinder sig i. Man kan også sige, at de efterrationaliserer, når de skal fortælle om deres handlinger. Det er ikke en bevidst proces, ej heller handler det om at lyve eller narre nogen. Der sker helt ubevidst en fortolkning af fortællingen om hverdagen til de idealer og ønsker, man har om, hvordan hverdagen skulle være. Ved at interviewpersonerne skriver aktiviteterne ned dag for dag, får jeg et andet billede af, hvordan fami-

liernes dagligdag ser ud, som kan bekræfte eller kontrastere deres genfortælling af den. Ved at interviewe dem ud fra situationerne i dagbogen fik vi mulighed for at knytte deres fortællinger om dagligdagen an til konkrete situationer i stedet for at tale om dem i generelle vendinger. Som jeg senere vil komme tilbage til, havde jeg gode erfaringer med at arbejde med dagbøgerne netop, fordi det kunne fastholde samtalen i forhold til de konkrete daglige aktiviteter.

Observation

Observationer er ikke blevet brugt som en systematisk anvendt metode. Men i forbindelse med at jeg har besøgt interviewpersonerne to gange i deres hjem, har jeg haft lejlighed til at gøre en del observationer af deres hverdagsliv. Observationerne danner et bagtæppe for min opfattelse af familierne og har således haft betydning for, hvordan familiebeskrivelser og analyser kom til at se ud. Det har været afgørende, at familiefortællingen 'stemte med mit helhedsbillede af familien. Derfor er det væsentligt, at interviewene foregik i familiernes hjem og ikke f.eks. på mit kontor.

2. Pilotundersøgelse

Gennemførelse af en pilotundersøgelse havde to formål. Det ene var at få erfaring med de metoder, jeg skulle bruge, dvs. at gennemføre lange kvalitative interviews og afprøve dagbogsmetoden. Jeg ville især gerne afprøve, hvordan interviewpersonerne syntes om at skrive dagbog, og hvordan det ville fungere at have en dialog omkring dagbogen. Dagbogen blev gennemgået, hvorefter interviewet var struktureret i forhold til forskellige temaer. Pilotundersøgelsen skulle vise, hvordan de forskellige temaer fungerede i interviewsituationen, og om de lagde op til interessante analysetemaer.

Det andet formål var at afsøge feltet. Efter længere tids litteraturstudier havde jeg brug for at komme i gang med at se på 'virkeligheden' og dermed få et empirisk materiale at arbejde med i forsøget på at indkredse, hvilke afgrænsninger, analysetemaer og

teoretiske tilgange der var interessante og relevante at gå videre med. Når de empiriske undersøgelser påbegyndes, før man er færdig med at definere problemstillingen, afgrænsningerne og den teoretiske tilgang, og man gennem undersøgelsen pendler frem og tilbage mellem teori og empiri, kan det karakteriseres som en abduktiv forskningsmetode (jf. s. 36).

Udvalg af familier

I udgangspunktet ønskede jeg at finde nogle forskelligartede familier for at få et bredt indtryk af feltet i denne indledende fase. De skulle repræsentere en bredde med hensyn til, hvor de boede, om de havde børn, deres økonomiske betingelser, hvilke værdier de stod for, og hvilke transportmidler de brugte i det daglige. Mine litteraturstudier pegede på, at disse forhold har betydning for familiernes transport i hverdagen. Det er samtidig forhold, som er mulige at lægge til grund for at udvælge familier.

For at undgå at processen med at finde familier blev en barriere for at komme i gang, valgte jeg tre familier blandt mine venner og deres venner. Det var let at finde familier på den måde, idet alle familier, jeg henvendte mig til, straks indvilligede i at deltage. De ville gerne hjælpe, og én familie gav udtryk for, at de syntes, det var spændende, fordi de forventede at få et nyt syn på deres eget hverdagsliv gennem at deltage i sådan en undersøgelse. De tre familier kan kort karakteriseres som følger:

- Pernille og Mark bor 20 km. uden for København på et kollegie, der ligger tæt ved marker og skov. De har en søn på 2 år. Begge studerer i København. De har både en gammel bil og hver deres cykel og kombinerer disse transportmidler med brug af bus og tog.
- Anna og Mads bor samme sted som Pernille og Mark, har en søn på 1 år og er også begge studerende, henholdsvis på RUC og i Lyngby. Med hensyn til transport er den væsentligste forskel, at de cykler og ikke har adgang til bil.

- Hanne og Peter bor på Østerbro. De har ingen børn og arbejder begge to som akademikere. De har en bil, som Peter primært bruger på arbejde, mens Hanne cykler. I øvrigt består deres transport af en kombination af bilkørsel, cykling og tog.

Med de tre udvalgte familier lykkedes det at få en række forskellige repræsenteret: Med og uden børn, studerende og folk i arbejde, nogen, der bor i København, og andre i en forstad, med ringe dækning med offentlig transport. Familiernes indkomstniveau varierer fra 100.000 kr – 600.000 kr. om året. Der er stor forskel på familiernes miljøengagement. Et fællestræk er, at de alle sammen enten arbejder som akademikere eller er studerende. Denne tendens var vanskelig at undgå, når jeg brugte mit nærmeste netværk til at finde interviewpersoner. Endelig var der stor forskel på familiernes brug af transportmidler, idet der var to familier med bil og én uden og i alle familierne kombinerede de brug af cykel eller bil med offentlig transport.

Efter bearbejdning og analyse af materialet viste det sig, at de tre familier, som jeg havde håbet, repræsenterede et bredt spektrum i forhold til, hvordan dagligdagens transport og hverdagsliv kan tilrettelægges.

Erfaringer fra pilotundersøgelsen

Gennemførelse af interview

Interviewet var struktureret i forhold til en række temaer, der fremgår af interviewguiden (bilag 1). Jeg erfarede, at det ikke var noget problem at få en livlig dialog i gang, hverken om dagbogen eller om de forskellige temaer. Temaerne²⁰ fungerede godt, idet de førte snakken rundt om forskellige perspektiver, som kan knyt-

²⁰ Et tema fungerede dog mindre godt. Her havde jeg tegnet en skitse over familiens daglige transport mellem forskellige aktiviteter, som vi så skulle diskutere. Ideen var at få et visuelt billede af familiens transportmønster. Men denne snak virkede kunstig og afbrød det glidende forløb i interviewet sandsynligvis, fordi det blev en gentagelse af de ting, vi netop havde snakket om i forbindelse med dagbogen. Temaet er derfor udgået i hovedundersøgelsen.

tes til, hvordan familiernes transportmønstre var blevet til, og hvordan deres hverdag og transport var organiseret.

Jeg oplevede interviewpersonerne som oprigtigt interesserede i at fortælle om deres hverdag og diskutere de temaer, jeg introducerede. De gav sig god tid, og det virkede ofte, som om de reflekterede grundigt over tingene. Af og til kom de frem med overvejelser, der også overraskede dem selv. Hvert interview varede ca. to timer, og det var snarere et problem at få dem afsluttet end at få snakken i gang. Ved udskrivning af det første interview blev jeg klar over, at jeg snakkede for meget selv og kom til at afbryde interviewpersonerne. Det arbejdede jeg siden på at korrigere.

Dagbøgerne

Interviewpersonerne havde oplevet det at udfylde dagbøgerne som en overkommelig opgave, blot man huskede det hver dag. Derefter fik jeg dagbogen tilsendt, hvilket gav mig mulighed for at forberede spørgsmål til familien. Det tog ca. en time af interviewet at gennemgå hele den uge, hvor de havde ført dagbog.

Fordele og ulemper ved at interviewe venner

Der kan rettes forskellige kritikpunkter mod at vælge interviewpersoner, man kender i forvejen. Her vil jeg diskutere tre væsentlige problematikker og de erfaringer, jeg gjorde under interviewene.

Når man kender hinanden i forvejen, kan det betyde, at man har fordomme om hinanden. Som interviewer kan det få den konsekvens, at man er mindre åben over for at høre familiernes beskrivelser, fordi man måske i højere grad end ellers sorterer forklaringerne, så de bekræfter det billede, man i forvejen har dannet sig af familierne. Jeg kan ikke afvise, at dette har været tilfældet, men jeg oplevede, at dialogen under alle tre interviews var så åben, at jeg følte mig fri til at afprøve mine fordomme. Derved blev jeg i nogle tilfælde overrasket og fik korrigeret mine opfattelser, hvilket har givet et mere nuanceret billede af famili-

erne. Mit forhåndskendskab til familierne havde på den anden side den fordel, at vi kunne bruge mindre tid på indledende snak, fordi jeg allerede kendte dem. Det gav tid til at få en dybere og mere nuanceret diskussion under de forskellige temaer i interviewguiden.

En anden kritik af, at familierne kender mig i forvejen, er, at det kan betyde, at de i nogen grad vælger at sige ting, som de tror, jeg gerne vil høre. Ikke nødvendigvis bevidst, men som et ureflekteret ønske om at opnå konsensus i en samtale. F.eks. kender de mine holdninger til transport og miljø, som jeg ellers har været tilbageholdende med at give udtryk for i de senere interview. Jeg bemærkede ikke selv denne type af situationer hverken under interviewene eller i den efterfølgende bearbejdning af teksten. Tværtimod var det mit indtryk, at nogen af interviewpersonerne syntes, det var morsomt at provokere mig med deres anderledes opfattelser nu, hvor jeg primært var i en lyttende rolle.

Bearbejdning og validering af datamaterialet

Jeg udskrev alle tre interview ordret, og som en første bearbejdning af interviewet lavede jeg en 2-3 sideres beskrivelse af familien med vægt på deres hverdagsliv og transportmønster. Dette fungerede som en god måde at kondensere de omfattende interviewudskrifter. Samtidig fungerede beskrivelserne som en måde at validere min opfattelse af familiernes situation, idet jeg sendte dem ud til familierne til kommentering. Med enkelte rettelser har familierne genkendt sig selv i beskrivelserne.

Indsigt i den praktiske håndtering af hverdagen

Et væsentligt mål i det empiriske arbejde var at komme tæt på de konkrete situationer i hverdagen, hvor transport indgår. Formålet med dagbøgerne var at fastholde disse situationer, så vi ikke bare kom til at snakke om, f.eks. hvordan familierne 'plejer at købe ind', men konkret kunne snakke om, hvad de gjorde i torsdags, da de stod og manglede mælk. Jeg havde været bekymret for, om det var muligt at holde en samtale i gang omkring hverdagens praktiske gøremål ud fra dagbøgerne, og især om der var noget nyt at

snakke om, når jeg havde læst dem i forvejen. Men bekymringen var ubegrundet: Der var rige muligheder for at beskrive, forklare og uddybe de enkelte situationer, og det førte til netop de detaljerede beskrivelser af de praktiske hverdagssituationer, som jeg havde ønsket.

Vanernes betydning

Mange spørgsmål blev besvaret med 'sådan gør vi bare' eller 'sådan har vi altid gjort'. Det vakte min nysgerrighed, idet jeg havde fornemmelsen af, at der var mere at komme efter på dette område i forhold til at forstå, hvordan de daglige transportmønstre fastholdes. Denne empiriske erfaring dannede baggrund for, at spørgsmålet om vaner og rutiners betydning blev undersøgt teoretisk og taget op i hovedundersøgelsen som et selvstændigt interviewtema.

Et historisk perspektiv på familiens transport

Under temaet om familiens transporthistorie fortalte de om deres transport som børn, hvordan deres forældre havde transporteret sig, og hvilke transportmidler de har gjort sig erfaringer med fra deres barndom og indtil i dag. Overraskende blev det ikke en snæver snak om transport, men tegnede derimod et billede af den familie, de var vokset op i, familiens værdiorientering og de vilkår, familien havde haft mht. bolig, ressourcer og transport. De fleste lagde vægt på, hvornår de som børn selv havde stået for deres egen transport, og hvornår forældrene havde transporteret dem. I nogle tilfælde kom det frem, hvordan grundlæggende værdiorienteringer i deres barndomshjem var knyttet til transport.

Den indledende analyse af dette tema antydede dermed, at jeg ved at se på socialiseringen kunne finde nogen interessante sammenhænge og forklaringer på familiernes transport i dagligdagen. Et fokuspunkt i det videre arbejde har derfor været at se på sammenhængen mellem familiernes transporthistorie og deres nuværende transportmønstre. Det historiske perspektiv er derfor fastholdt som et element i hovedundersøgelsen.

3. Afgrænsning af feltet

At anvende erfaringerne fra pilotundersøgelse til at afgrænse og fokusere hovedundersøgelsen er en naturlig og nødvendig fase i et eksplorativt projekt. Et problem i analysen af pilotinterviewene var, at familierne var meget forskellige. Idet mange forhold varierede på én gang, var det svært at undersøge, om der skulle være enkelte elementer, der havde særlig betydning for familiernes transportmønstre. Det var svært at sammenligne familier, hvis vilkår i hverdagslivet var meget forskellige. Jeg besluttede derfor i hovedundersøgelsen at vælge en gruppe familier med nogle fælles træk og så studere forskellene mellem deres transportmønstre. Opgaven var nu at finde nogle relevante kriterier for at afgrænse gruppen af familier. To forhold var især afgørende for, hvilke overvejelser familierne gjorde sig omkring deres transport: Familier med børn adskilte sig meget fra familier uden børn, og familiernes forskellige adgang til offentlig transport gjorde det vanskeligt at sammenligne den måde, de tilrettelagde deres daglige transport. Det endte med, at jeg begrænsede mig til at studere børnefamilier med bosættelse i Storkøbenhavn. Det er en afgrænsning til en særlig livsfase og et særligt strukturelt grundlag i form af adgang til offentlig transport. Den afgrænsning vil jeg nu begrunde.

Hvorfor studere børnefamilier?

Pilotundersøgelsen viste, at der var stor forskel på, hvilke bindinger familierne oplevede i forhold til deres daglige transport afhængigt af, om de havde børn eller ej. Transportmønstre og transportbehov varierer i forskellige livsfaser: Børn skal i skole og til fritidsaktiviteter, unge har ofte stor fleksibilitet, men kan sagtens have mange gøremål, mens voksne, der går på arbejde og har børn, ofte har en meget stuktureret hverdag med faste gøremål. Pensionister, der ikke bruger tid på arbejdsrejser, kan have helt andre rekreative rejsemål. Transport i forskellige livsfaser er beskrevet i en række undersøgelser af transport og hverdagsliv (Erlandsen 1995, Hjorthol 1990 og 2000).

Børnefamilien er en 'worst case'

Overgangen fra at være et par til at få det første barn er et stort skift i livet, hvor der for langt de fleste sker en væsentlig omstrukturering af hverdagen. Børnefamiliernes hverdag er præget af en lang række bindinger. De lever ofte i en stram tidsstruktur med mange praktiske gøremål og faste tidsrammer, der bl.a. bestemmes af børneinstitutionernes lukketider. Samtidig har familier med børn længere arbejdstid en familier uden børn²¹ (Danmarks Statistik 2000). Derfor er hverdagen hos børnefamilier ofte præget af travlhed. Samtidig har de meget at transportere - både børn og varer. I den situation bliver bilen ofte omtalt som 'hverdagens kit' og som den teknologi, der får en stresset hverdag til at hænge sammen. I forhold til at tilrettelægge sin hverdag uden brug af bil er fasen som småbørnsfamilie derfor en 'worst case'. Man kan med andre ord argumentere for, at børnefamilier er den gruppe i vores samfund, der har mest brug for bil i hverdagen.

Dette reflekteres i den udbredte selvfølgelighed i det danske samfund, at man har brug for bil, når man får barn. Man taler om gode familiebler, og klichéen om villa, Volvo og vovse, er ikke kommet af ingenting. Dette billede og denne selvfølgelighed er naturligvis knyttet til de praktiske behov og gøremål, men det er samtidig et selvbekræftende billede, som par, der stifter familie, tænker sig selv ind i. Og som sådan udgør det en barriere for, at familierne overvejer alternative transportløsninger.

Børnefamiliens etablering er et livsfaseskift

Når de nu har så meget brug for bil, hvorfor vælger jeg så netop at undersøge og problematisere børnefamiliernes transportmønstre, deres bilanskaffelse og bilbrug? Det at blive en børnefamilie er et skift fra én livsfase til en anden. I forbindelse med livsfaseskift kan man tale om en 'åben situation', hvor familiens situation

²¹ Der er sket en væsentlig stigning i andelen af børn, der bor i familier, hvor de voksne har heltidsarbejde. Fra 1980-1998 er tallet steget fra 48-80 pct. (Danmarks Statistik 2000).

tages op til overvejelse på en række punkter. Min antagelse er, at familiens transportmønster også tages op til overvejelse i den situation, og at den første bilanskaffelse ofte er knyttet til det at blive børnefamilie og forventningerne til det nye liv. Det ser jeg som et afgørende punkt for den videre udvikling af familiens transportmønster: Når man først har anskaffet en bil, så viser en række undersøgelser, at bilbrug bliver en vane, som er vanskelig at komme af med igen (Magelund 1997, Jensen 1997). Valget af at studere børnefamiliernes transportmønstre er altså begrundet i en antagelse om, hvordan transportmønstre etableres og forandres.

I et bæredygtighedsperspektiv er det interessant at studere et skift i livsfase, hvor mange mennesker tilsyneladende skifter fra andre transportmidler til at bruge bil og dermed grundlægger transportvaner, der ikke er miljøvenlige, og som i de fleste tilfælde bibeholdes resten af livet. I transportmæssig henseende har jeg karakteriseret småbørnslivsfasen som en 'worst case'. Hvis man samfundsmæssigt kunne etablere betingelser, der gjorde det lettere for børnefamilierne at håndtere denne periode uden bil, så vil der måske være flere, der kan bevare en strukturering af deres hverdagsliv, der ikke er baseret på daglig bilbrug.

En anden begrundelse for at fokusere på børnefamilier er, at det er i familien, børn gør deres første transporterfaringer. Jeg har ikke kendskab til undersøgelser, der viser en klar sammenhæng mellem transporterfaringer fra barndommen og transportvaner i voksenlivet, men det kan nemt tænkes, at der sker en socialisering her som på andre områder. Hvis det er tilfældet, vil den slå hårdt igennem i næste generation, når man ser på, hvor meget mere børn bliver kørt omkring i bil i dag, end de gjorde for bare 20 år siden.

Storkøbenhavn som geografisk afgrænsning

Erfaringerne fra pilotundersøgelsen var, at adgang til offentlige transportmidler har stor betydning for, hvordan familierne opfat-

ter deres transportmuligheder. I de tilfælde, hvor de offentlige transportmuligheder var meget begrænsede, blev dette meget hurtigt den dominerende begrundelse for familiernes transportvalg, og diskussionen af de ringe muligheder for at anvende offentlig transport kom til at fylde meget i interviewet. Men i det tilfælde, hvor en familie havde adgang til gode, offentlige transportmidler og alligevel ikke anvendte dem, kom andre forklaringer på transportadfærden frem, og der tegnede sig et mere komplekst billede af, hvordan transportmønstre konstrueres og vedligeholdes.

Forskelle mellem familierne i pilotundersøgelsen viste, at transportsituationen i udkanten af byerne er anderledes, end den er i storbyerne, idet der ikke i samme grad er tale om en valgsituation. Afstandene mellem forskellige ærinder og aktiviteter er store, og der er dårlig dækning af offentlig transport. Dette er i overensstemmelse med undersøgelser af landbefolkningens transportmuligheder, hvor det konkluderes, at de har meget vanskeligt ved at forestille sig at leve helt uden bil (Korreman 1997).

Transportmulighederne har således stor geografisk variation: I storbyerne er der et stort udbud af offentlig transport med hyppige afgange, mens offentlig transport ikke betragtes som et reelt transporttilbud i de mindre byer og på landet. Jeg har valgt at afgrænse undersøgelsen til storbyområder, hvor offentlig transport kan betragtes som et muligt alternativ, dvs. i Storkøbenhavn. Denne afgrænsning er begrundet i, at jeg ønsker at undersøge familiers transportmønstre under nogle strukturelle betingelser, hvor der er den bedste adgang til offentlig transport og dermed gode muligheder for at vælge mellem forskellige transportformer. Denne afgrænsning skal ses i forlængelse af, at jeg er interesseret i den tolkningsfleksibilitet, der er knyttet til konstruktionen af transportmønstre: Hvordan personer tolker de strukturelle betingelser forskelligt og dermed konstruerer deres transport i hverdagslivet på forskellige måder.

Variation mellem familierne

Undersøgelsen var hermed afgrænset til børnefamilier i Storkøbenhavn. Inden for denne gruppe ønskede jeg at finde en række familier, der repræsenterede en alsidighed af transportmønstre for derved at få indsigt i hvilke specifikke forhold, der kan være med til at konstruere hverdagens transport. Samtidig har det været en klar målsætning at prioritere at komme i dybden med analyserne og derfor begrænse antallet af interview. Det har derfor været en afvejning mellem, hvor stor variation jeg kunne opnå, når det gælder forskellige transportmønstre, og hvor dybt jeg har kunnet gå i undersøgelsen af, hvordan de enkelte transportmønstre var konstrueret.

Inden for denne afgrænsning vil jeg nu redegøre for de konkrete kriterier, der er lagt til grund for udvælgelsen af familier. Metodisk kan det karakteriseres som et strategisk udvalg af interviewpersoner (Eneroth 1984).

Rådighed over transportmidler

Det vigtigste kriterie for valget af familier var, at de brugte forskellige transportmidler i deres hverdag. Det var en målsætning, at der blandt de interviewede familier skulle være både familier, der slet ikke bruger bil, og andre, hvis primære transportmiddel er bilen. Yderligere søgte jeg efter familier, der kombinerer en række forskellige transportformer. Men det var ikke muligt at udvælge familier på grundlag af deres konkrete brug af transportmidler, for den kender jeg først efter interviewet. I første omgang blev familierne derfor valgt udfra, at der skulle være en variation i forhold til, hvilke transportmidler de har adgang til. Idet alle i Storkøbenhavn i princippet har adgang til offentlig transport, kom det konkret til at betyde, at der skulle være familier uden bil, med én bil og med to biler og gerne personer med og uden cykler.

Målet var, at cirka halvdelen af familierne skulle have bilen som hovedtransportmiddel, mens den anden halvdel skulle have et transportmønster med mere bæredygtige transportformer som

gang, cykling og kollektiv transport. Dette svarer til fordelingen mellem transportformerne i byerne, hvor 48% af familierne råder over bil (Transportrådet 2000). Men begrundelsen for denne fordeling var ikke, at undersøgelsen skal tegne et egentligt, repræsentativt billede af børnefamiliers transport i Storkøbenhavn, men derimod at få repræsenteret familier med rådighed over forskellige transportmidler.

Børnefamilier i forskellige faser og med forskellig sammensætning

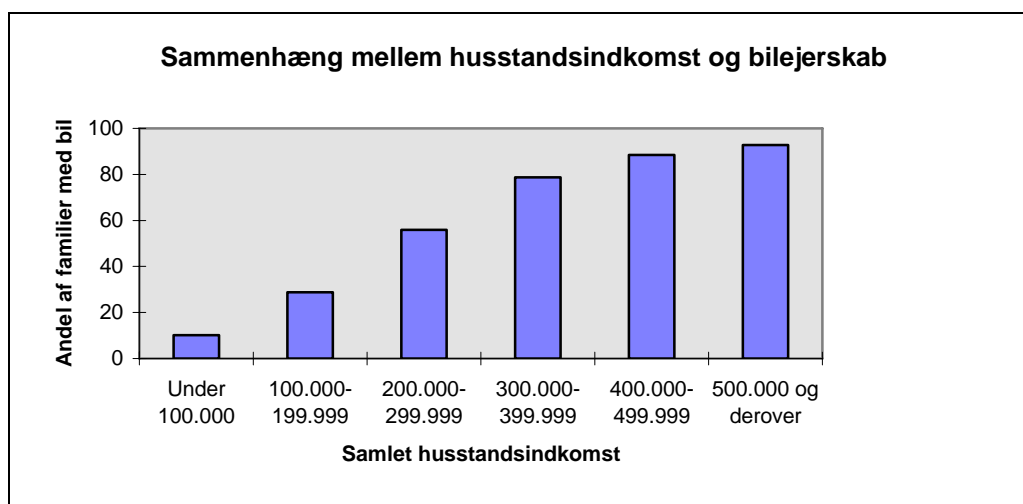
Det er forskellige opgaver, der skal løftes i forskellige perioder af en børnefamilies udvikling. Med helt små børn er det vigtigt rent fysisk at kunne transportere børnene omkring. Med større børn handler det i højere grad om at få koordineret hele familiens aktiviteter og muliggøre, at de store børn kan deltage i fritidsaktiviteter. Jeg har derfor sigtet mod en variation i familiernes sammensætning, der omfatter familier med børn i forskellige aldre, et og flere børn og endelig par og enlige forsørgere.

Uddannelse

Den sociologiske forskning ser ofte store forskelle mellem både holdninger og adfærd hos grupper med varierende uddannelsesmæssig baggrund. I socialgruppeteorien er uddannelse netop en af de parametre, der ligger til grund for inddelingen. Jeg kender ikke til undersøgelser, der specifikt peger på sammenhænge mellem uddannelsesniveau og transportmønstre i hverdagen. Alligevel har jeg valgt forskelle i uddannelsesniveau som et kriterium for udvælgelsen af familier. Når familier med varierende uddannelsesmæssig baggrund håndterer andre aspekter af hverdagslivet forskelligt, så kan det formodes, at de også vil have forskellige transportmønstre og værdier knyttet til transporten.

Indkomst

Statistisk set er der en tydelig sammenhæng mellem bilejerskab og husstandsindkomst, se Figur 6.



Figur 6: Husstandsindkomst og bilejerskab (Danmarks Statistik 2000).

Afgifterne på bilkøb i Danmark betyder, at det at have bil for de fleste indkomstgrupper udgør en væsentlig økonomisk prioritering. Set i det lys er det naturligt, at indkomst og bilejerskab følges ad. Men sammenhængen kan også dække over andre, mere komplekse forhold. F.eks. består en stor del af husstandene med en lav indkomst kun af én person. Det er naturligvis dyrere at have bil, hvis man selv skal betale den, men det er også muligt, at det er mere oplagt at klare sig uden bil, hvis man kun er sig selv. Og når husstande med par køber bil, er det måske ikke alene, fordi de har en bedre økonomi; det kan også hænge sammen med, at de planlægger at stifte familie og i den sammenhæng forestiller sig, at det vil blive nødvendigt med en bil. Selv om den entydige statistiske sammenhæng således kan dække over en række komplekse sammenhænge, er det alligevel oplagt at vælge en gruppe familier med et stort spænd i husstandsindkomst.

Opsamling

Med de afgrænsninger, der er beskrevet ovenfor, er det udvalg af familier jeg sigter mod at finde blevet en række børnefamilier i Storkøbenhavn, der er ligeligt fordelt mellem bilister og ikke bilister. Der skal være familier med både én og to biler og nogle, der benytter cykel, tog og bus. De skal have forskellig indkomst og

uddannelse, og endelig skal der være familier med både en og to forsørgere og med et varierende antal børn i forskellige aldre. Jeg vil nu beskrive, hvordan jeg konkret fandt den gruppe familier, som stillede op til at skrive dagbog og lade sig interviewe.

4. Rekruttering

Det kan være meget ressourcekrævende og vanskeligt at finde frem til familier, der vil deltage i en undersøgelse, hvor de skal sætte tid af til længerevarende interview. Det er især vanskeligt at finde et tilfældigt udvalg af personer, fordi de ikke har nogen personlig grund til at hjælpe en tilfældig forsker, de ikke kender. En anden grund, til at det kan være svært at få mennesker til at deltage, kan være det øgede pres fra forskellige analysebureauer, der konstant ringer hjem til folk. Udsendelse af breve til tilfældigt udvalgte personer har i andre undersøgelser vist sig at give meget lille respons (Hjorthol 1990). Det samme dårlige resultat gav korte telefoninterview (Aune 1998). En metode, hvor forskeren først lagde et invitationsbrev i private postkasser for siden at ringe på, gav et bedre resultat i byområder (Aune 1998). Selv om man benytter en af disse metoder og dermed får et tilfældigt udvalg af familier, så er der altid mange af dem, man henvender sig til, der ikke ønsker at deltage. Det levner plads for mange spekulationer om det udvalg, man sidder tilbage med. Er det en gruppe særligt samfundsbevidste borgere, der ser det som en god gerning at hjælpe en forsker? Eller er det den gruppe, der kunne sympatisere med projektets problemfelt, i mit tilfælde trafikproblemerne. På grundlag af andres negative erfaringer med at bruge mange kræfter på at finde tilfældige interviewpersoner, valgte jeg at gå andre veje.

Teknologirådet

I forbindelse med en konference om Storbyens Trafik (Teknologirådet 1998) skulle Teknologirådet bruge en gruppe borgere til at deltage. For at få et bredt og tilfældigt sammensat udvalg sendte de en indbydelse ud til 1700 tilfældigt udvalgte personer i HT-området, som dækker Storkøbenhavn. Folk blev bedt om at skrive

en enkelt side om sig selv, som en slags ansøgning om at deltage i konferencen. Der kom 50 besvarelser, hvilket Teknologirådet vurderer som en lav svarprocent. En af deres forklaringer var, at brevet blev udsendt op til jul, og svarfristen var 17. december, hvor folk normalt har meget travlt. Teknologirådet udvalgte 12 personer til at deltage i konferencen. Jeg fik efterfølgende mulighed for at rette henvendelse til de resterende 38 personer.

En sortering af materialet viste, at der kun var 7 familier med børn. Resten var enlige eller par uden børn. To af familierne valgte jeg fra, fordi de boede for langt ude på landet. En tredje blev valgt fra, fordi der var to familier, der lignede hinanden meget mht. uddannelse, barnets alder og transport. En generel tendens var, at ansøgerne i deres breve udtrykte stor bekymring for miljøet, men bortset fra én person, så har alle på en eller anden måde adgang til bil. Flere brugte ikke bilen i den daglige transport, men havde adgang til en delebil. I andre tilfælde havde familien en bil, som den ene part brugte på arbejde.

Udvalget af familier betød, at jeg ikke kunne komme i kontakt med alle de familier, jeg havde brug for på denne måde. For det første var der ikke udgangspunkt familier nok, der var kun én familie uden bil, og så syntes jeg, det var uheldigt, at de alle sammen mere eller mindre udtrykte en særlig bekymring for miljøet og især trafikken. Samtidig var næsten alle familierne akademikere, så variationen i uddannelsesbaggrund var begrænset. Men det var et godt sted at starte, så jeg formulerede et standardbrev (bilag 2), der blev godkendt af Teknologirådet, som jeg derefter sendte ud til de fire resterende familier. I brevet fortalte jeg lidt om undersøgelsen, hvad det ville indebære for dem at deltage, og at jeg ville ringe til dem om en uges tid. En familie sagde nej pga. tidspres. De havde tre børn under 3 år, så det var både forståeligt og ærgerligt. En anden familie, en enlig kvinde uden bil, der ikke var akademiker, kunne jeg desværre ikke opspore. Brevet kom tilbage, og hun havde ikke telefon. Så til sidst havde jeg to familier, der indvilligede i at deltage, ud af hele denne øvelse. I deres op-

rindelige ansøgning til Teknologirådet om at deltage i konferencen havde de to familier karakteriseret sig selv, som følger:

- Mand, 48 år, gift, tre børn mellem 10-16 år, uddannet lærer, arbejder som leder af en behandlingsinstitution. Bor på Østerbro. Kører på arbejde på knallert, evt. bus, når vejret er dårligt. Familien har bil, som konen bruger. Han betegner sig selv som ”passiv miljøaktivist”.
- Mand, 36 år, samboende, et barn på 7 mdr., uddannet cand. merc. Arbejder som økonom i Københavns Kommune. Bor på Frederiksberg. Cykler til daglig og bruger af og til bus og tog, men har nu weekendbil. Har tidligere haft bil i 2 år. Mener miljøet må komme i første række i forhold til trafik og ser pendling ind til København som et stort problem.

I det videre arbejde med at sammensætte et strategisk udvalg af interviewpersoner manglede jeg især familier, der var mindre kritiske over for biltrafikken og dens miljøkonsekvenser, der ikke var akademisk uddannet og gerne med en lavere indkomst. For at få yderpunkterne i transportmønstre repræsenteret ville jeg gerne have mindst én familie, der levede helt uden adgang til bil og en familie med to biler.

Personlige kontakter

Tiden gik, sommerferien var truende nær, og interviewerne skulle helst afsluttes, inden skoleferien begyndte, for jeg ønskede at undersøge det sædvanlige hverdagsliv og ikke den lidt anderledes rytme, familien har, når børnene ikke går i skole.

Jeg valgte derfor at bruge mit personlige netværk til at finde den gruppe familier, jeg manglede. Jeg henvendte mig til kollegaer og venner og spurgte, om de kendte en børnefamilie med nærmere bestemte karakteristika, som de kunne forestille sig ville deltage i min undersøgelse. De fleste af dem, jeg spurgte, kendte relevante familier, f.eks. naboer, bekendte fra børnenes institutioner eller kollegaer. De spurgte så familierne og aftalte, hvordan jeg bedst

kunne kontakte dem. På den måde fik jeg hurtigt kontakt med yderligere fem familier, der gerne ville være med i undersøgelsen. Kun én familie – desværre en familie uden bil – sagde nej, da jeg telefonisk fortalte dem om undersøgelsens omfang. De havde ikke tid. Ellers var der ingen af de adspurgte, der ikke ønskede at deltage. Jeg ser flere grunde til, at denne metode til at finde interviewpersoner er så effektiv. For det første sker der en kraftig selektion, når mine bekendte foreslår familier. For det andet bruger de deres fornemmelse for, hvem der kunne tænke sig at deltage, og for det tredje føler familierne en forpligtelse til at stille op, når venner eller bekendte spørger, om de vil hjælpe. De får en personlig grund til at gøre den indsats, det er at deltage, og denne bagvedliggende positive indstilling har jeg tydeligt kunnet mærke under interviewene. Den endelige gruppe af familier er således fundet ved at kombinere flere metoder.

Antallet af interview og interviewpersoner

Antallet af interview vil altid være en afvejning mellem undersøgelsens bredde og dybde. I overensstemmelse med undersøgelsens sigte prioriterer jeg dybden for at kunne beskrive og forstå transportmønstre i hverdagslivet i detaljer. Det empiriske materiale består af interview med i alt ti familier, hvoraf de tre er lavet i forbindelse med pilotundersøgelsen. Ud af de ti interview var et med en enkelt person, syv med par, et med to voksne og et barn og endelig et med to voksne og to børn. I alt omfatter interviewene 22 personers hverdag.

I undersøgelsens oprindelige design var målet at finde nye familier, indtil jeg nåede en 'mætning', dvs. en fornemmelse af, at historierne og forklaringerne begyndte at gentage sig, og at materialet derfor var dækkende for at kunne forstå de væsentlige sammenhænge inden for området. Min erfaring var imidlertid, at hver ny familie havde et nyt og særligt transportmønster og særlige historier om deres hverdagsliv. Jeg oplevede ikke mange gentagelser, men fik i stedet flere og flere forskellige mønstre og historier. Dette kan ses som et resultat af, at forsøget på at opnå

variation mellem familiernes hverdagsliv og transportmønstre er lykkedes særdeles godt. For at være tro mod projektets målsætning om at prioritere at gå dybt i analysen afsluttede jeg empiriindsamlingen efter interview med de ti familier, selv om jeg ikke i den forstand havde nået et mætningspunkt.

Der kan ikke gives præcise tal for, hvor meget man kan rumme i en kvalitativ analyse, da det afhænger meget af analysens karakter. Ifølge Kvale (1996:102) ligger et realistisk antal af interview i en kvalitativ undersøgelse på 15 ± 10 . Samtidig siger han, at 1000 siders udskrift er for meget at håndtere i en kvalitativ analyse (Kvale 1996:178). Da jeg havde gennemført ti interview var min fornemmelse, at der var rigeligt at analysere i det materiale, jeg allerede havde indsamlet²², og at jeg havde nået grænsen for, hvor meget jeg ville kunne rumme i en dybdeanalyse.

5. Præsentation og diskussion af udvalget

Med fokus på de variabler jeg søgte variation indenfor, kan familierne skematisk fremstilles, som følger:

²² Jeg rådede nu over ca. 500 siders interviewudskrift til det videre arbejde.

Navne	Transportmidler	Børn	Uddannelse	Indkomst
Bent & Lisbeth	Cykel, tog, bus	2 børn, der er flyttet hjemmefra	Maskinmester, bankassistent	600.000
Anna & Mads	Cykel, tog, bus	1 barn, 1 år	Begge studerende	150.000
Michael & Vibeke	Cykel, bus, tog, låner bil	1 barn, 1 år	Fuldmægtig, konsulent	600.000
Pernille & Mark	Bil, cykel, bus, tog	1 barn, 2 år	Begge studerende	150.000
Hanne & Morten	Bil, cykel, tog	Ingen børn	Projektleder, ingeniør	600.000
Susanne	En bil, cykel, børn cykler	2 børn, 4 og 7 år	Ingeniør	200.000
Bodil & Peter	En bil, en knallert, børn cykler	3 børn: 1 flyttet hjemmefra, 10 og 16 år	Uddannelseschef, leder af institution	900.000
Connie & Ole	En bil, firmabil, tog, bus, børn cykler	2 børn, 10 og 14 år	Dagplejemor, blikkenslager	400.000
Søren & Anne	To biler, cykel og gang	1 barn, 3 år	Direktør, teknisk tegner	1300.000
Betina & Steven	To biler, cykel, bus, tog	1 barn, 1 år	Projektleder, shipping	600.000

I forhold til de parametre jeg lagde til grund for udvælgelsen, er det ikke lykkedes at designe udvalget præcist, som jeg ønskede. Med kun to familier helt uden bil og én familie, der låner bil af og

til, lever fordelingen af familier på transportmidler ikke op til ønsket om en ligelig fordeling mellem bil-baserede og ikke bil-baserede familier. Det var vanskeligere at finde familier uden bil end med bil, og så skete der et lille “uheld”, idet én af interviewpersonerne ikke havde bil, da jeg aftalte interviewet med hende, men da jeg interviewede hende efter sommerferien, havde hun netop købt bil for ca. en måned siden. Men der var tale om held i uheld: Dette interview viste sig at være en spændende chance for at studere den forandringsproces, der sker i forbindelse med bilanskaffelse. Det vigtigste kriterie for at kunne sammenligne forskellige transportmønstre er, at en lang række transportmønstre er repræsenteret, og det lever udvalget op til. Ønsket om at finde børnefamilier i forskellige livsfasen og med forskellig sammensætning lykkedes. Der er familier med børn i alle aldre, der er familier med mellem et og tre børn, og der er par og enlige forældre.

Familierne repræsenterer et bredt spænd i husstandsindkomster, og deres gennemsnitsindkomst er 550.000 kr., hvilket svarer til den gennemsnitlige indkomst for danske børnefamilier på 565.300 kr. (Danmarks Statistik 2001). Blandt de interviewede familier er der ingen klar sammenhæng mellem husstandsindkomst og bilejerskab.

Når det gælder uddannelse, så er en række forskellige uddannelser repræsenteret. Der er både interviewpersoner med længere universitetsuddannelser, andre har taget en handelsuddannelse og derefter arbejdet sig op i systemet, og så er der personer med mere praktisk orienterede uddannelser, som smørrebrødsjomfru, blikkenslager og pædagog. Men der er en klar tendens til, at et flertal af interviewpersonerne er højtuddannede eller under uddannelse. At udvalget fik den bias, hænger til dels sammen med de metoder, der er brugt til at finde interviewpersoner. Under pilotundersøgelsen fandt jeg interviewpersoner gennem mine egne venner, og disse interviewpersoner er alle akademikere eller under uddannelse. Men jeg har også været lidt “uheldig”. Blandt de

familier, som er fundet tilfældigt, kendte jeg kun den ene persons uddannelsesmæssige baggrund. I en familie var manden f.eks. folkeskolelærer. Men under interviewet viser det sig, at han er leder af en institution, og at kvinden i familien har en videregående uddannelse og sidder i en lederstilling. I et andet tilfælde blev familien udvalgt, fordi kvinden var teknisk tegner, og her viste det sig, at manden var direktør. I et tredje tilfælde arbejdede interviewpersonen som kontormedarbejder i kommunen, men kort før interviewet havde hun fået arbejde som ingeniør - en uddannelsesmæssig baggrund, hun ikke har brugt i et par år, og som jeg heller ikke kendte til.

Det kan således være meget vanskeligt at styre, hvilket udvalg af personer man får. Når jeg alligevel ikke har fundet nye interviewpersoner, der ville give en bedre fordeling mellem uddannelser og det, man i sociologiske termer ville kalde en større spredning på forskellige socialklasser, så hænger det sammen med en konkret vurdering af det empiriske materiale. Målet med at vælge familier med forskellig uddannelsesmæssig baggrund var at finde en række familier med forskellige transportmønstre. Og det viste sig konkret, at der blandt de interviewede familier var stor variation i, hvordan den daglige transport var tilrettelagt. Derfor har jeg valgt at gå videre med det empiriske materiale, som var indsamlet.

6. Feltarbejdets forløb og indhold

I dette afsnit beskrives feltarbejdets forløb. Det består af fire elementer: Den første kontakt med familierne, et første introducerende interview, dagbogsskrivning og endelig det lange interview med baggrund i dagbøgerne.

Kontakt til familierne

Når en familie var fundet på den ene eller anden måde, kontaktede jeg dem telefonisk eller via E-mail for at aftale det første interview. På det tidspunkt havde jeg ikke hørt andre anvende E-mail til at etablere denne type kontakter, men mine erfaringer

med denne metode var gode. I to tilfælde havde jeg af mine kontaktpersoner fået både telefonnummer og E-mail adresse. Jeg mailede til dem på deres arbejde, og vi havde en udveksling af 3-4 mails, før alle detaljer med tidspunkt for første interview, adresse osv. var faldet på plads. Jeg følte ikke, at jeg kendte disse personer dårligere end dem, jeg havde haft telefonisk kontakt med. Men dertil skal tilføjes, at begge personer arbejder i EDB-branchen og måske derfor er særligt fortrolige med E-mail som kommunikationsform.

Introduktions-interview

Introduktions-interviewene havde flere formål. Først og fremmest ønskede jeg at møde familierne, så vi kunne vænne os lidt til hinanden og etablere en vis fortrolighed inden gennemførelsen af det lange interview. Introduktions-interviewet blev ikke optaget på bånd, hvilket gjorde det lettere at etablere en afslappet stemning. Jeg indledte ved at fortælle lidt om mig selv og undersøgelsen. Jeg fortalte også, at alle oplysninger behandles fortroligt, og at der ville ske en anonymisering, når empirien fremlægges i rapporten. Som beskrevet i på side 40, er fortrolighed og åbenhed mellem interviewer og interviewpersoner afgørende for kvaliteten af den viden, der produceres i interviewsituationen.

Et vigtigt element i undersøgelsen var, at interviewpersonerne førte dagbog over deres daglige aktiviteter og transport i en uge. Det var afgørende for undersøgelsen, at dagbøgerne blev udfyldt rigtigt. Fra pilotundersøgelsen havde jeg erfaringer med, at det var vanskeligt at forklare, hvilket detaljeringsniveau der skulle være i dagbøgerne. Derfor var det en fordel, at jeg under introduktionsinterviewet kunne vise et eksempel på en udfyldt dagbog og svare på spørgsmål. Og dem var der mange af. Vi aftalte, i hvilken periode dagbogen skulle udfyldes, og hvornår det næste interview skulle være. I bilag 3 ses dagbogens forside og et eksempel på en udfyldt side. Dagbogen sendte de til mig i en frankeret svarkuvert, som de havde fået udleveret.

Endelig stillede jeg familierne en række faktuelle spørgsmål angående familiemedlemmernes alder, uddannelse, arbejdssituation og indkomst for at undgå at bruge tid på det under det næste interview. Interviewguiden til introduktionsinterviewet kan ses i bilag 4.

Dette første interview varede mellem en halv og halvanden time alt efter, hvor meget interviewpersonerne havde lyst til at fortælle, og hvor travlt jeg havde. I et tilfælde havde jeg lidt travlt og var kommet for sent, fordi jeg ikke kunne finde stedet. Samtidig havde de et barn, der var på vej i seng. Jeg kørte derfor interviewet meget stramt for at holde det nede på den halve time, jeg havde sagt, det ville tage. Det kom til at virke forhastet og abrupt. Da jeg gik, kommenterede de, at ”det var godt nok gået stærkt”. Min fornemmelse var, at der havde manglet den tid, der skal til, for at se hinanden an og falde til ro i forbindelse med et første møde, og jeg måtte konkludere, at det ikke virker naturligt at besøge folk og holde et interview på under ½ time.

Hoved-interview

Hoved-interviewet foregik ligesom det indledende interview hjemme hos familierne. Det blev optaget på bånd og varede fra 1½-2½ time. Det kan karakteriseres som et semi-struktureret interview, idet interviewet bygger på en interviewguide (se bilag 5), der består af en række temaer og forslag til konkrete spørgsmål, hvor spørgsmålene og temaerne ikke følges slavisk. Ideelt set foregår interviewet som en flydende samtale, og interviewguiden kan betegnes som en checkliste, der skal være med til at sikre, at vi kommer igennem de forskellige temaer. Samtidig kan den tjene som egentlig spørgeguide, hvis det er vanskeligt at få en flydende samtale i gang. Det problem stødte jeg imidlertid ikke ind i.

Udformning af interviewguide og brug af dagbøger

Interviewguiden blev i første omgang udformet i forbindelse med gennemførelsen af pilotundersøgelsen. Allerede på det tidspunkt bestod den af en række overordnede temaer, der dannede grund-

lag for en fri samtale. Ideen til denne struktur havde jeg fra Fog, der pointerer, at det er vigtigt for at gennemføre et godt interview, at man som interviewer kan have interviewguidens temaer i hovedet, så “man kan bevæge sig frit, høre godt efter, hvad personen siger, og lade *det* være det videre afsæt for det, man skal sige” (Fog 1998:118). Jeg havde gode erfaringer med denne måde at interviewe på, og interviewguiden fra pilotundersøgelsen blev derfor bevaret i sin grundstruktur, dog med en del rettelser.

Interviewguidens første punkt var en samtale om dagbogen. Jeg modtog dagbogen en til to dage, før interviewet skulle afholdes. Det var et spørgsmål om optimering: Den uge vi skulle snakke om, måtte ikke ligge for langt tilbage i erindringen, og samtidig skulle jeg have tid til at forberede mig. Der var ingen problemer med at modtage dagbøgerne, alle familierne var meget ansvarlige. I et tilfælde blev den endda afleveret personligt på mit arbejde, fordi vedkommende var bange for, at den ikke ville nå tidsnok frem med posten. Jeg gennemlæste dagbøgerne og dannede mig på den måde et overblik over familiens aktiviteter og rytmen i deres hverdagsliv. Så forberedte jeg spørgsmål til hver dag i ugen. Nogle spørgsmål lagde op til, at interviewpersonerne skulle fortælle: ”Vil du fortælle om din morgen, fra du vågner, til du kommer på arbejde”, mens andre var mere afklarende: ”Hvorfor holder I møde om søndagen?” eller ”Hvordan transporterer du varerne?”

Temaerne i den endelige interviewguide handlede om hverdagens tidsstruktur, familiens transporterfaringer og deres forestillinger om fremtiden. Til sidst kom jeg ind på et tema om miljø i hverdagen. Interviewguiden findes i sin helhed i bilag 5. Temaet om hverdagens tidsstruktur var nyt i forhold til temaerne i pilotundersøgelsen. Inspirationen til det tema kom dels fra analyserne af pilotinterviewene, hvor familierne var kommet ind på, hvordan de tilrettelagde deres dagligdag, og hvordan det hang sammen med deres transport. Men det kom også af teoretiske overvejelser om betingelserne for at tilrettelægge et hverdagsliv i det moderne

samfund: Det moderne menneskes dilemma mellem at have travlt og nå det hele og samtidig have tid til fordybelse og nære relationer.

Interviewforløb

Hos alle familierne følte jeg mig meget velkommen, og der var en god og åben stemning under interviewene. Generelt gik vi i gang med interviewet ret hurtigt efter, jeg var ankommet og havde fået en kop kaffe. Jeg følte ikke, der var behov for en længere løs snak, før vi gik i gang sandsynligvis, fordi jeg allerede havde mødt familien for ca. ti dage siden. Hver interviewperson fik en kopi af den dagbog, de havde sendt mig, og så gik ca. den første time med at gennemgå dagbogen dag for dag. Jeg havde været bekymret for, om der 'var nok at snakke om', men den bekymring var helt ubegrundet. Alle interviewpersonerne viste interesse for at fortælle om deres hverdag, og snakken gik ivrigt. Min erfaring med, at et såkaldt dagen-igennem-tema fungerer godt i interviewsituationen, deler jeg med andre, der studerer mennesker i deres hverdagsliv (Olsen 2000).

Når vi var kommet igennem dagbogen, gik jeg over til de andre temaer i interviewguiden. Det var meget forskelligt fra interview til interview, i hvor høj grad vi holdt os til strukturen. Hvis interviewpersonerne var meget snakkesaglige og begyndte at komme ind på temaerne i løbet af gennemgangen af dagbogen, så gjorde jeg intet for at standse det. I nogen tilfælde oplevede jeg således, at alle temaerne var diskuteret, da vi havde gennemgået dagbogen, og der bare stod tilbage at runde interviewet af. I andre tilfælde blev strukturen i interviewguiden fulgt slavisk fra ende til anden. Det var også meget forskelligt, om vi snakkede videre, efter interviewet blev afsluttet, men jeg har ikke oplevet, at interviewpersonerne slappede mere af, når båndoptageren blev slukket, og begyndte at snakke om ting, de ellers ikke ville sige. Derfor var det heller ikke mit indtryk, at båndoptageren virkede hæmmende på interviewpersonernes talelyst.

Som afslutning på interviewet spurgte jeg, om familierne ville give mig respons på en beskrivelse af familien, som jeg ville sende ud, når jeg havde analyseret interviewet, om jeg måtte kontakte dem igen, hvis jeg ønskede at lave et fokusgruppe-interview og endelig, om de var interesserede i at se den endelige rapport. Alle familier svarede bekræftende på alle tre spørgsmål.

Efterbearbejdning

Interviewene blev fulgt op ved, at jeg skrev mine umiddelbare indtryk og refleksioner ned. Dette skete i alle tilfælde, inden jeg lyttede båndet igennem første gang og oftest på vej hjem i bussen eller toget lige efter interviewet. Det var slående, hvor meget disse refleksioner og beskrivelser ligner de beskrivelser, jeg lavede af familierne efter den første bearbejdning af materialet. Det bekræfter en pointe, der kan findes i flere metodebøger om, at en stor del af analysen allerede er lavet, når interviewet er forbi (Kvale 1996, Fog 1998).

Erfaringer om det at interviewe

Mange erfaringer om det at interviewe gør man sig først, når man bagefter sidder med udskrifterne foran sig. Så bliver det tydeligt, hvad der er god og dårlig interviewteknik. Allerede gennem pilot-interviewene blev jeg klar over, at jeg var tilbøjelig til at afbryde interviewpersonerne og gøre deres sætninger færdige. Den metode, jeg fandt til at undgå dette problem, var at give plads til stilheden. Tidligere havde jeg fyldt stilheden ud med snak, men det var slet ikke nødvendigt, og det blev ikke pinligt, som jeg havde ventet og frygtet. Netop pauserne bidrog til, at interviewpersonerne kom med deres egne efterrefleksioner og ofte formulerede tingene på nye og mere nuancerede måder. At rumme stilheden blev lettere og lettere med træningen.

7. Fortrolighed og anonymitet

Fortrolighed og anonymisering var et af de første punkter jeg tog op under interviewet, som det fremgår af interviewguiden til introduktionsinterviewet. Jeg forklarede, at alle oplysninger natur-

ligvis var fortrolige, og at jeg ville anonymisere familierne ved at give dem nye navne i afhandlingen. Jeg var forbavset over, at ingen af interviewpersonerne gav udtryk for nogen form for bekymring omkring fortrolighed. Tværtimod fornemmede jeg, at de syntes, at min fokus på anonymisering og fortrolighed var lidt overdrevet. Flere gav udtryk for, at de ikke opfattede fortællinger om deres hverdagsliv som noget, der krævede en særlig grad af fortrolighed. Bemærkninger som ”vi er vel ikke særlig specielle,” eller ”vi har ikke noget at skjule,” var almindelige reaktioner på min snak om fortrolighed. Jeg er kommet frem til, at det må være emnet ”transport og hverdagsliv”, der ikke har karakter af at være personligt nærgående på samme måde som undersøgelser, der f.eks. handler om seksualitet eller arbejdsløshed.

Men når det ikke er vigtigt for interviewpersonerne, hvorfor anonymiserer jeg så materialet? Jeg overvejede, om jeg skulle have tilbudt familierne at træde frem som sig selv i afhandlingen, men kom frem til, at anonymisering var en fordel for mig selv i forbindelse med analysen. Her er det mig som forsker, der konfronterer det empiriske materiale med teorien og andres undersøgelser og på det grundlag drager konklusioner, som de enkelte familier eller interviewpersoner måske ikke føler, at de konkret kan stå inde for. Her giver anonymiseringen mig en frihed til at lave en analyse, som jeg er den eneste, der skal stå inde for.

At adskille interview og social omgang

De metoder, jeg har brugt til at finde interviewpersoner, betyder, at jeg risikerer at møde dem igen senere i forskellige sammenhænge. Her gjorde jeg en vigtig erfaring. Adskillige måneder efter et interview havde jeg siddet en hel uge og lyttet til en af familierne på bånd og analyseret det. I den følgende weekend var vi til et festligt arrangement, hvor familien var til stede, og jeg snakkede med en af interviewpersonerne. Jeg følte, at jeg havde været sammen med familien hele ugen, og det var derfor en pudsig oplevelse at snakke med hende i virkeligheden. Det fortalte jeg hende, og hun reagerede ved at trække sig fra vores samtale og kommenterede det ikke. Der kan naturligvis være mange andre

grunde til tilbagetrækningen, f.eks. kan det være (helt usandsynligt!), at hun ikke havde interesse for at snakke om transport.

Min generelle erfaring med at møde interviewpersonerne senere er, at det ikke er noget problem. De har med iver snakket om interviewet og spurgt til resultaterne. Men den omtalte situationen har gjort mig opmærksom på, at man som forsker ikke skal være den, der begynder at tale om interviewet. Hvis det skal ske, skal initiativet komme fra interviewpersonerne selv. Det hænger sammen med den ulige relation, der gør sig gældende i et forskningsinterview. Der er tale om en særlig situation, hvor man som interviewperson får lejlighed til at fortælle om noget mere eller mindre personligt til en person, der lytter opmærksomt i flere timer. Der kan opstå en særlig fortrolighed, og det kan føre til, at interviewpersonen åbner sig omkring forhold, som ikke reflekteres i det daglige (Bech-Jørgensen 1994, Fog 1998). Samtidig er det mig som forsker, der hører en masse om familiens liv og optager det på bånd, mens de ikke tilsvarende får noget at vide om mig. Det kan betyde, at de føler, at jeg sidder med en viden om dem, når jeg har arbejdet med at analysere interviewet. Derfor er det yderst vigtigt at behandle denne viden og fortrolighed med omhu og respekt.

8. Bearbejdning og analyse

Analyseprocessen omfatter en lang række forskellige trin lige fra den indledende bearbejdning af empirien, hvor man forsøger at danne sig et overblik over materialet, til den endelige nedskrivning af de egentlige analyseafsnit.

Transkribering eller ej?

Da interviewene blev gennemført, havde jeg en ambition om at arbejde direkte med lydfiler for at undgå at skulle transkribere dem. Der findes computerprogrammer til kvalitativ analyse på markedet, hvor man brænder interviewet på en CD-rom og efterfølgende analyserer direkte på lydsporet. Jeg havde hørt på anden hånd, at andre havde gode erfaringer med programmet ATLAS/ti,

så jeg købte programmet²³ og anskaffede det nødvendige computer hardware. Desværre blev jeg meget skuffet over de analysemulighederne, som var knyttet til lyd-delen af programmet. Efter noget tids arbejde vurderede jeg, at det ikke var muligt at opnå det nødvendige overblik over det empiriske materiale med denne metode. Konkret skyldtes det, at hele lydfilen rent grafisk blev repræsenteret som en tidsakse, man skulle klikke omkring på. Men aksens længdemæssige udstrækning var så kort, at det var umuligt at finde frem til præcis det sted på båndet, man søgte efter, og der var ikke mulighed for en hensigtsmæssig måde at underindele materialet. Et forsøg på at kontakte andre forskere med erfaring på området viste, at de andenhånds rygter jeg havde stolet på, der sagde, at programmet kunne bruges, ikke var troværdige. Gennem mit relativt brede netværk kunne jeg ikke finde personer i Danmark, der havde positive erfaringer med udelukkende at analysere på lydfiler med programmet ATLAS/ti.

Konsekvensen blev, at alle interviewene skulle udskrives. Jeg har selv udskrevet syv interview, og en studentermedhjælp har udskrevet de resterende tre. De bånd, jeg ikke selv har udskrevet, har jeg efterfølgende lyttet igennem og tilføjet rettelser. Båndene er udskrevet med alle detaljer og markeringer af pauser, grin og betoning af enkelte ord eller sætninger. Resultatet blev et empirisk materiale på omkring 500 siders interviewudskrifter.

Kondensering og validering af materialet

Jeg startede med at læse hvert enkelt interview igennem to gange. Først én gang, hvor jeg dannede mig et generelt billede af familiens situation samtidig med, at jeg rettede trykfejl. Ved anden gennemlæsning foretog jeg en kondensering af teksten ved at udtrykke de meningssekvenser og historier, der fortælles af interviewpersonerne, i enkelte ord eller sætninger. Så grupperede jeg ordene og sætningerne inden for en række overordnede temaer, og på det grundlag lavede jeg beskrivelser af de enkelte familier på to til tre sider.

²³ Det var version 4.1. Der kan være sket væsentlige forbedringer siden.

Beskrivelsen blev sendt ud til familierne til kommentering. Formålet var dels at give familierne respons på interviewet, dels at validere det empiriske materiale. Ligesom man under et interview kan validere sin forståelse af det, interviewpersonerne siger, ved at formulere det, man har forstået, og checke, om det stemmer overens med det, de har ment (Kvale 1996:237), så forklarer jeg i familiebeskrivelsen, hvordan jeg har oplevet familiens situation, organiseringen af deres hverdag, og hvordan de transporterer sig, og så beder jeg om deres respons på min beskrivelse. Hvis min beskrivelse stemmer overens med familiens selvopfattelse, så kan jeg stå inde for beskrivelsens gyldighed som grundlag for de videre analyser. De fleste familier udtrykte forbavselse over, hvor godt de kunne genkende sig selv i beskrivelserne og havde kun enkelte rettelser til faktuelle ting. Kun én familie syntes, at jeg havde fået et skævt billede af familiens hverdag. De fandt, at jeg havde beskrevet dem som mere fortravlede, end de egentlig var, og under vores snak i telefonen fik jeg en række oplysninger, der bidrog til at nuancere mit billede af familiens hverdag. Det viste sig især, at der var en række aktiviteter, som de normalt foretog sig sammen, som de ikke havde haft i den uge, hvor de skrev dagbog. Jeg skrev så en ny beskrivelse, som de derefter godkendte.

Erfaringer med brug af tekstanalyseprogrammet ATLAS/ti

Jeg brugte ikke ATLAS/ti til at analysere direkte på lyd, men da interviewene var udskrevet, blev programmet brugt til tekstanalyse. I første omgang forsøgte jeg at foretage en åben kodning af interviewene. Jeg gennemgik interviewet og oprettede løbende nye koder, der dækkede de historier eller de meningssekvenser, jeg fandt i teksten. Min erfaring med at foretage en åben kodning på computer blev, at det tager meget længere tid end at gøre det i hånden. Problemet er, at man meget hurtigt får utrolig mange forskellige koder, og så er de analytiske hjælpeværktøjer, programmet tilbyder, ikke særlig meget værd.

Hvis man derimod går til interviewene med nogle prædefinerede begreber, dimensioner eller spørgsmål, man vil have belyst, så kan kodning på computer være en stor hjælp. Jeg har brugt det til at trække citater ud på tværs af alle interviewene om f.eks. forskellige transportmidler og om hverdagens tidsmæssige organisering i familierne. Har man etableret nogle kategorier, man vil kode materialet udfra, enten gennem en indledende kondensering eller ud fra sin teoretiske forforståelse, er det en god måde at overskue materialet på tværs af en lang række interview. Til gengæld synes jeg ikke, det har noget at bidrage med, når man forsøger at etablere en forståelse for de komplekse sammenhænge i den enkelte families hverdagsliv og transport. Jeg vil nu komme nærmere ind på, hvordan jeg brugte en dybdeanalyse til at belyse disse sammenhænge.

Dybdeanalyse

Efter den indledende bearbejdning og analyse af datamaterialet kredsede jeg længe om empirien uden at beslutte mig for, hvordan jeg skulle komme videre. Mine interviewtemaer havde fungeret godt i selve interviewsituationen, og da jeg skrev de korte familiebeskrivelser, viste det sig også, at jeg havde fået en god indsigt i familiernes transport og hverdagsliv. Men interviewtemaerne egnede sig ikke direkte som analysetemaer. De fungerede som støtte, for at familierne kunne komme med beskrivende elementer i interviewsituationen, men temaerne var ikke egnede til at samle disse elementer i en mere fortællende ramme. Det, jeg søgte, var en præsentations- og analyseform, der kunne leve op til mit ønske om at begribe og formidle den kompleksitet, der præger familiernes transportmønstre. Mine forsøg på at kategorisere materialet ud fra begreber som f.eks. tidsbrug lykkedes ikke, fordi de førte til en dekontekstualisering af det empiriske materiale, hvor kompleksiteten forblev skjult.

Det er uklart, hvordan jeg præcist fik ideen til at skrive familiefortællinger. Jeg var naturligvis inspireret af, at andre har præsenteret deres empiri på lignende måder (Gullestad 1996, Halkier 1999), men det havde bestemt ikke været min plan fra begyndel-

sen at vælge denne form. Det er et eksempel på den abduktive proces: Ved at pendle mellem empirien, problemstillingen og teoretiske ideer, herunder et ønske om at undgå dekontekstualisering, vidste jeg pludselig en grå eftermiddag i januar, at jeg skulle skrive familiefortællinger. Herved kunne jeg beskrive familiernes hverdagsliv og transport på en måde, hvor konteksten blev bevaret, og de komplekse sammenhænge træder frem. Men det ville være for omfattende at skulle fortælle alle familiernes historier, så jeg stod nu over for at skulle udvælge nogle familier til den videre analyse.

Udvalg af familier til dybdeanalyse

Fem familier blev udvalgt til en mere omfattende bearbejdning og analyse, og det har resulteret i fem familiefortællinger. Fortællingerne udgør afhandlingens præsentation af empirien og findes i kapitel 5. Det resterende empiriske materiale bruges som baggrundstæppe og inddrages i analysen gennem eksempler og perspektiveringer, når det findes relevant. Jeg skal nu redegøre for, hvilke overvejelser der ligger til grund for udvalget af de fem familier.

Allerede ved gennemlæsning af interviewene og af den korte beskrivelse af familierne var det tydeligt, at nogle af interviewene indeholdt spændende kontraster, der lagde op til sammenlignende analyser. To familier havde netop anskaffet bil kort inden interviewet og kunne i detaljer beskrive den situation og de overvejelser, der førte til bilanskaffelsen. Denne konkrete forandring af familiernes transportmønstre var meget interessant at studere nærmere i forhold til at forstå, hvordan transportmønstre konstrueres. To familier havde fået deres første barn inden for det sidste år og kunne fortælle om, hvordan det havde ændret deres dagligdag, herunder deres daglige transport. De to familier håndterede situationen på forskellige måder, og det var derfor oplagt at lave en sammenlignende analyse.

Endelig var der to familier, hvor interviewpersonerne var lidt ældre end de andre. Den indledende analyse viste, at det var særlig

interessant at inkludere både småbørnsfamilier og familier med lidt ældre børn i analysen, fordi det derved er muligt at få et billede af de forskellige ændringer af transportmønsteret, der sker i forskellige faser af børnenes opvækst. Det giver et historisk perspektiv, som gør det muligt at sammenligne familiernes udviklingshistorier, og som sætter de andre familiers beretninger i relief. Men de historiske beretninger har en anden karakter end beskrivelserne af de nuværende transporthandlinger. Der er i højere grad tale om efterrationalisering og store linier, hvor beskrivelserne af de nuværende transporthandlinger er baseret på dagbogsoptegnelser og derfor har en mere konkret forankring i praksis. Jeg så en mulighed for, at de to typer fortællinger kunne supplere hinanden på en interessant måde.

Det var stadig et kriterie at udvælge familierne, så de repræsenterede en variation i transportmønstre. Nu, hvor jeg havde et dybere kendskab til familierne, deres hverdagsliv og transport, var det ikke længere relevant at bruge de kriterier for variation, som jeg havde brugt til at udvælge familierne til interview. Ved den konkrete udvælgelse viste det sig, at de familier, hvis historier lagde op til nogle spændende analyser, samtidig repræsenterede et bredt spektrum af måder at håndtere den daglige transport²⁴.

Da familierne var udvalgt, fulgte jeg følgende analyseprocedure: Først blev interviewet gennemlæst endnu en gang, og jeg foretog en kondensering på ny ved at skrive noter i margin. Det var nødvendigt, fordi det var længe siden, jeg sidst havde været igennem hele materialet, og det var tydeligt, at min forståelse havde flyttet sig i mellemtiden. Så strukturerede jeg mine noter ved denne gang at lave et mind-map, jf. bilag 6. Disse mind-maps viste sig at være et effektivt redskab til at overskue, hvilke temaer der var blevet diskuteret i interviewet. Den tidligere omtalte, korte fami-

²⁴ Det lykkedes at udvælge en gruppe på fem familier, der repræsenterede et varieret spektrum af transportmønstre. Jeg udvalgte én familie med to biler og to familier med én bil. De to sidste familier har ikke selv bil, men den ene familie har en slags delebil-ordning. Desuden bruger familiedemedlemmerne cykel, bus og tog, så de anvender et bredt spektrum af transportmidler i dagligdagen.

liebeskrivelse var sammen med mit mind-map grundlaget for at skrive familiefortællingen.

Caseanalysens rækkevidde og gyldighed

Hvad kan jeg gennem fem familiefortællinger udsige om børnefamiliers transport, der har interesse for andre mennesker, og hvilken videnskabelig status har mine cases? Fortællingerne ville ikke have videnskabelig relevans, hvis de 'kun' var konkrete fortællinger om fem familiers hverdagsliv og transport. De bliver videnskabeligt interessante, fordi jeg antager, at jeg gennem disse fortællinger kan sige noget om de generelle mekanismer, der spiller ind i konstruktionen af transportmønstre i hverdagslivet. Selv om jeg ikke kan sige noget om, hvor udbredte disse mekanismer er²⁵, kan jeg diskutere, hvor generel en karakter de har. Kvale (1996:233) skelner mellem forskellige former for generaliserbarhed, hvor den analytiske generaliserbarhed bygger på, at forskeren gennem logiske resonnementer argumenterer for gyldigheden af sine resultaterne. Det er denne form for generaliserbarhed, jeg sigter mod i analyserne.

Den tværgående analyse og forskningsprocessens komplekse karakter

For endnu en gang at eksplicitere forskningsprocessens kaotiske karakter, vil jeg beskrive, hvordan den tværgående analyse er blevet til. Da den endeligt skulle skrives ned, tog jeg udgangspunkt i både problemstillingen, familiefortællingerne, de teoretiske refleksioner og de analyseelementer, jeg havde liggende fra tidligere²⁶. Allerede fra begyndelsen af projektet havde jeg en idé om, at konstruktionen af transportmønstre er kompleks og derfor

²⁵ Materialet danner således ikke grundlag for nogen form for kvantificering, og det har heller ikke været formålet. Det har heller ikke været ideen at udvikle forskellige typologier. Formålet har netop været at undersøge de mere komplekse sammenhænge, og her er dybtgående studier af få cases netop en velegnet metode.

²⁶ Da interviewene var gennemført og udskrevet, stødt jeg ind i forskellige anledninger til lave de første delanalyser, idet jeg blev bedt om at holde oplæg eller skrive artikler om projektets foreløbige resultater. Jeg havde derfor allerede ideer og elementer til analyserne liggende, da jeg gik i gang med det egentlige analyseafsnit.

vanskeligt kan indfanges, hvis transportmønstre anskues udelukkende som rationelle valg. Jeg var interesseret i forandringer af transportmønstrene og muligheder for at påvirke dem i en mere bæredygtig retning. Disse ideer eller antagelser har været med til at strukturere den tværgående analyse. Men samtidig er den dybt forankret i empirien. De analytiske temaer er blevet til udfra empirien, ved at jeg har fået øje på fællestræk og forskelle mellem familiernes transportmønstre, gode historier og overraskende elementer. Den analytiske proces har været præget af mange gennemskrivninger og restruktureringer af de elementer, der indgår i analysen. Og i den proces er de teoretiske elementer i stigende grad blevet inddraget, hvor de var relevante i forhold til at begrebssette komplekse sammenhænge eller kvalificere diskussionen. Derfor er den endelige tværgående analyse i høj grad et resultat af en abduktiv proces.

Da den tværgående analyse var færdig, var jeg ikke fuldt ud tilfreds med den rolle, teorien kom til at spille i projektet. Der var nogle centrale teoretiske pointer, der ikke kom tydeligt nok frem, fordi analysen var så tæt knyttet til empirien. Det rådes der bod på i kapitel 7, hvor en række af de teoretiske pointer tages op og forholdes til de empiriske resultater. Det var meget tilfredsstillende på den måde at få bundet en sløjfe på det teoretiske afsnit, der ellers er blevet til udfra de behov for begrebsætning og analyse, der fremkom gennem det empiriske arbejde

.

Kapitel 5: Familiefortællinger

1. Mathilde, Steven og Cecilie

“Det er fritidsbeskæftigelse, der gør at..eller fritidsinteresser hedder det vel egentlig, som gør at vi har bil og nu to biler, ikk.”

Mathilde og Steven bor i en lejlighed i Hellerup tæt på vandet. De er henholdsvis 30 og 36 år og har for et år siden fået deres første datter Cecilie. Mathilde er afdelingsleder i en EDB-virksomhed, og Steven arbejder inden for shipping. Deres årlige indkomst er 700.000 kr.

Organisering af hverdag og arbejde

Hos Steven og Mathilde har hverdagen ændret sig meget, siden de fik Cecilie for et år siden. Da Mathildes barselsorlov var forbi efter et halvt år, var de enige om, at det var for tidligt for Cecilie at blive passet af fremmede. De vil helst vente med at lade hende passe i institution, til hun skal i børnehave. I perioden fra Cecilie var ½-1 år har Steven passet hende derhjemme og samtidig arbejdet som distancemedarbejder. Det er en forsøgsordning, han har fået på sit arbejde, og han fortæller, at det har været dejligt at have så meget tid sammen med hende, men kombinationen af fuldtidsarbejde og børnepasning har været så hård, at han ikke mener, det ville være en holdbar løsning i en længere periode:

Steven: ..det var utrolig hårdt, ikk, at arbejde og passe barn. Det er også fordi det er lidt snyd det her. Vi er ikke rene distancearbejdere. Vi arbejder hjemme plus at passe et fuldtidsbarn. Hvis vi var rene distancemedarbejdere, så ville jeg langt hellere det, fremfor at sidde på et kontor.

Mathilde tilføjer:

Mathilde: Men det er jo en prioritering. Hvis man vil være sammen med sit barn, så kan man gøre det i en periode, men du kan ikke blive ved, for så er det simpelthen for hårdt for organismen, så slår den fra.

Det vanskelige har været, at han har været nødt til at stå op kl. fem om morgenen for at få arbejdet, inden resten af familien vågnede. Han har også arbejdet, mens Cecilie har sovet i løbet af dagen, og oftest har han også været nødt til at arbejde om aftenen. Når Steven vender tilbage til kontoret, skal hans mor passe Cecilie. Han vil forsøge at kombinere arbejdet på kontoret med hjemmearbejde:

Steven: ...når jeg starter igen her. Så [vil jeg] prøve at lave en kombination af de to.

Mathilde: Hvor du går tidligt hjem f.eks?

Steven: Og så prøve at se, hvordan det er, for man kan jo lige så godt forsøge forskellige løsninger, ikk.

Også Mathilde har ændret organiseringen af sit arbejdsliv, efter de har fået Cecilie, idet hun er gået på nedsat tid efter sin barselsorlov. Jeg spørger, hvordan det var at gå på nedsat tid som afdelingsleder:

Mathilde: Det er et forsøg. Det er første gang, det er ikke prøvet før.

Mirjam: Hvordan fik du det igennem?

Mathilde: Det var sådan set ikke svært at få igennem, for vi har en personalepolitik, der hedder, at hvis du har børn under to år, så er du sådan set berettiget til at gå på nedsat tid, hvis du vil, og det kan passe ind i afdelingens arbejde. Og der var ingen forudgående eksempler, der sagde, at det ikke kan passe ind i afdelingens arbejde. Så det er første gang, at det er prøvet, så jeg er sådan lidt af en prøvekanin.

Når Mathilde er gået på nedsat tid, er det for at kunne komme lidt tidligere hjem og være sammen med Cecilie, mens hun er frisk og

vågen. Hun er indstillet på at være på nedsat tid, så længe der er behov for det af hensyn til børn, men når der er mindre brug for tid sammen med børnene, vil hun gerne på fuld tid igen. I det daglige kan hun godt have svært ved at overholde sin nedsatte arbejdstid, men de har timeregistrering, så det er ikke tid, hun “mister”.

Hverdagens indhold og tempo

Det er ikke alene Mathilde og Stevens arbejdssituation, der har ændret sig, siden de fik Cecilie. Også i deres fritid er der sket forandringer. De fortæller, at de i løbet af de sidste seks måneder ikke har haft tid til at besøge nogen af deres venner. Jeg spørger, om det er noget, de har nedprioriteret:

Steven: Ja, det er et hårdt ord ‘nedprioriteret’, jeg tror ikke det er en bevidst nedprioritering, der har bare ikke været overskud overhovedet.

Mathilde: Det eneste vi faktisk har set af venner, det er hvis der har været en anledning af en slags, altså en fødselsdag eller barnedåb, eller hvad det nu kan være.

Mirjam: Så det er ikke det, I bruger alle weekenderne på?

Mathilde: Nej, vi har nok brugt mest weekendtid på at se - jeg har haft mødregruppemøder. Det foregår i weekenden nu, hvor mange af os er startet på arbejde igen. Og så har vi nogen vi mødes med, som vi gik til fødselsforberedelse med. Så det er sådan meget barn-koncentreret.

Deres sociale kontakt har ændret sig i retning af mere ‘barn-koncentrerede’ aktiviteter. Deres hverdag er også arrangeret med udgangspunkt i Helenes behov for en fast rytme:

Steven: Jeg tror også, det er vigtigt at sige, at vi har valgt den måde vi har arrangeret os på, for at Helenes dag er så fast som overhovedet muligt [...] så hvis man kigger på vores to planer, så er hendes utrolig fast [...] Altså vores skifter meget fordi hendes skal være fast, ikk. Og det var målet med det, ikk.

Mens Steven godt kan være stresset, fordi han får for lidt søvn, så føler Mathilde sig ikke stresset, selv om hun synes, at dagene går enormt hurtigt. Det, hun derimod savner, er, at de har mere tid sammen alle tre. For øjeblikket så er det enten den ene eller den anden, der er sammen med hende, mens den anden typisk arbejder. Steven forudser, at så snart hun bliver lidt større, så vil hun være bevidst omkring, at de laver ting sammen i en gruppe, og så bliver det endnu vigtigere at prioritere de fælles familieaktiviteter.

Familiens transport

Familien har adgang til en lang række transportmidler. Steven og Mathilde har hver sin cykel, de har to biler og bor under 500 meter fra busser og S-tog. Mathilde bruger bil på arbejde, og når hun skal til ridning. Steven bruger som regel bil, når han skal omkring med Cecilie, men til arbejde tager han oftest bus. Han kan også finde på at køre på rulleskøjter f.eks. til arbejde, når det er godt vejr. I nærmiljøet går de oftest, når de skal noget. Under sin barselsorlov tog Mathilde ofte S-toget, når hun f.eks. skulle ind til byen og have barnevognen med. Så de har adgang til og erfaring med et bredt udvalg af transportformer.

Første bilanskaffelse

De har haft bil, siden de flyttede sammen, og det var Mathilde, der havde bilen med ind i forholdet. Hun fik sin første bil som 18-årig af sin far og betalte 400 kr. om måneden i leje af den. Jeg spørger, om der var en speciel grund til, at hun fik bil på det tidspunkt:

Mathilde: Næh, altså jeg syntes bare det var dejligt at transportere mig i bil. Det kunne jeg godt lide. Jeg brugte den ikke til særlig meget andet end at køre til ridning i på det tidspunkt.

Mirjam: Så det var ikke arbejdstransport?

Mathilde: Nej, der cyklede jeg på arbejde, nemlig. [..]

Mirjam: Hvordan kan det være tror du?

Mathilde: Det var nemmere tror jeg [...] så jeg kunne lige køre over Langeliniebroen og ned gennem Kastellet - dejlig morgen-tur.

Hun skulle primært bruge bilen til at komme til ridning, og det har også siden været en vigtig grund til, at Mathilde har haft bil. Men ud over til ridning brugte hun den meget lidt, for hun boede midt i København og syntes, det var lettere at cykle rundt inde i byen.

Anskaffelse af bil nr. to

Nu har Steven og Mathilde netop fået deres anden bil. Først var det bare meningen, at de skulle skifte den gamle bil ud. Det var en bil på gule plader, og da Cecilie skulle have en større autostol, var der ikke længere plads til dem alle tre. Men i forbindelse med bilkøbet begyndte de at overveje, om de havde brug for to biler. De forsøgte at tænke frem i tiden og forestille sig, hvordan deres hverdag ville blive, når Steven kom tilbage på kontoret:

Steven:Vi kan allerede se nu, at når man har et barn, så skal man dele sig meget mere for at lave tingene, for at det kan nås. Så er det meget nemmere at sige, ok, jeg køber ind mens du er ude og ride, uden at vente på en bil, eller jeg kører ud og henter nogen mennesker og går en tur. Den fleksibilitet får vi mere gavn af, når jeg også er på kontoret.

Steven lægger stor vægt på, at han har savnet handlefrihed, når han har gået derhjemme uden bil. Han kunne f.eks. ikke køre ud og gå tur eller gøre et eller andet sammen med Cecilie, uden at han syntes, det blev meget besværligt. De fortæller, at de allerede nu kan mærke, at de to biler er med til at give dem fleksibilitet i hverdagen, så de bedre kan gøre de ting, de hver især har lyst til uden at skulle vente på, at den anden kommer hjem med bilen. F.eks. er Steven i IKEA i løbet af den uge, hvor de skriver dag-bog:

Steven: ..det der med IKEA, det ville jeg aldrig have lavet, hvis jeg ikke havde haft bilen, for jeg har prøvet at tage bussen...

Mirjam: Til IKEA?

Steven: Nej, ikke til IKEA, men med Helene, og jeg synes.. først så har du alt udstyret på dig, og vejret bliver dårligt, og hun begynder at græde, og det tager lang tid at komme hjem.

En anden væsentlig grund til, at de beholdt begge biler, var, at de ikke kunne få særlig mange penge for den gamle bil:

Mathilde: Først ville vi sælge Toyotaen, og så ville vi bruge de penge vi kunne få for den til en udbetaling på en multi-purpose-van, de der familiebiler, ikk.

Mirjam: Og det havde I diskuteret?

Mathilde: Det havde vi ja. Men det bud vi fik på Toyotaen, det var så lavt, og det er pga. de ekstra afgifter, der er blevet lagt på gulpladebiler her de sidste år, så vi kunne næsten ikke få noget for den, så det kunne faktisk ikke betale sig for os at sælge den. I forhold til hvad den er værd for os, så kunne vi ikke få det for den.

De følte altså ikke, at den pris, de kunne få for den gamle bil, stod i forhold den glæde, de kunne have af den. Økonomi i købsituationen var derfor også et væsentligt element i overvejelsen om, hvorvidt de ville beholde begge biler.

Ture til ridning

Mathilde rider tre gange om ugen. Det foregår i Nordsjælland, og turen derop foregår altid i bil og tager ca. 25 minutter. To gange om ugen kører Mathilde derop sammen med en veninde. På mit spørgsmål om, hvorfor de kører sammen, fortæller hun, at de både sparer penge, det er godt for miljøet, og så er det hyggeligt.

Mathilde har redet næsten så længe, hun kan huske. Indtil hun blev 18 år, tog hun selv tog, bus eller cykel ud til de forskellige rideskoler. I perioder kunne hun følges med en veninde. Men da hun fik bil som 18-årig, blev det meget lettere at komme til rid-

ning. Hun fortæller, at ridningen hele tiden har været den primære grund til, at hun har haft bil:

Mathilde: Ja, det har faktisk været ridningen mere eller mindre, hele vejen igennem, der har gjort at der er kommet bil til.

Mirjam: Så ingen af jer havde brug for den i arbejdstransporten specielt på det tidspunkt?

Mathilde: Nej, man kan ikke sige vi havde brug for den, altså vi bruger den jo, men man kunne sagtens komme på arbejde uden en bil, så det er fritidsbeskæftigelse, der gør at...eller fritidsinteresser hedder det vel egentlig, som gør at vi har bil og nu to biler, ikk.

De sidste fem år har hun haft en aftale med en dame, der har to heste, om at hun hjælper med at lufte dem gratis. Mathilde fortæller, at det er en særdeles favorabel aftale for begge parter, og at det fungerer godt, fordi de har gensidig tillid og forståelse. Men det betyder også, at Mathilde må flytte med derhen, hvor damen gerne vil have sine heste. På spørgsmålet, om hun kunne ride deroppe uden at have bil, fortæller hun:

Mathilde: Ikke der nej. Bestemt ikke. For med offentlige transportmidler, der er det meget langhåret. Det er altså en time eller mere hver vej og det har man altså ikke lige tid til sådan i hverdagen.

Uden en bil konstaterer hun, at hun ville være nødt til at holde op med at ride eller finde et andet sted at ride, f.eks. en rideskole eller en halvpart, og det betegner hun som 'mindre livskvalitet'.

Om lørdagen når det er godt vejr, kan Steven og Cecilie finde på at tage med op til ridning, fordi der er dejligt ude på landet. "Så kan Cecilie vænne sig til hestene i en tidlig alder", som Mathilde kommenterer.

Hundeture

Steven og Mathilde har en stor hund, der hedder Olfert, og den går de lange ture med både morgen og eftermiddag. Steven går oftere med Olfert end Mathilde, fordi han normalt går hundetur, når Mathilde er til ridning. Og nu, hvor Steven arbejder hjemme, starter han dagen med at gå morgentur sammen med Olfert og Cecilie. Når han har gået morgenturen nede ved vandet, så vil han gerne lidt længere væk om eftermiddagen:

Mirjam: Hvad var det så for nogen ting, at du (Steven) manglede bilen til?

Steven: Jamen det er sådan noget med, at når man er hjemme, og man har lyst til at tage hunden....nu har jeg gået morgentur nede ved vandet, så er det meget sjovt, men så vil jeg gerne lidt længere væk om eftermiddagen.

Om eftermiddagen kører de f.eks. i Bernstorffsparken, som Steven godt kan lide, fordi der er grønt og god plads, og hunde må løbe uden snor. Det er en køretur på ca. 15 minutter. De kører netop efter steder, hvor det er tilladt at have løse hunde. Mathildes ridning og eftermiddagsturen med hunden foregår på samme tidspunkt af dagen, og det er netop i den situation, at Steven især har savnet bilen. For så måtte han vente med at gå hundetur, indtil Mathilde kom hjem med bilen, hvis han ville ud til de grønne områder. Steven fortæller, at det giver ham meget større flexibilitet, at han bare kan køre ud og gå tur, når han har lyst, uden at skulle vente på bilen.

Ofte går Steven og Mathilde eftermiddagsturen sammen, hvis Steven ikke har så travlt med sit arbejde, at Mathilde må gå alene. Eftermiddagsturen kan udvikle sig til en hel udflugt, når Mathildes mor eller en veninde af familien går med. Veninden har også selv en hund, der skal luftes, og hun har ikke selv bil, så "det er meget rart, hvis vi kan tage hende med", fortæller Steven. I deres nye bil kan de netop være der alle sammen:

Mathilde:Der maser vi to hunde ind bagi og så, altså omme i bagklappen, ikk, og så Cecilie i sin stol og så tre voksne. Men også kun når Steven er med, for han bærer Cecilie i sådan en se-
le, for hvis vi skal have et eller andet med og køre hende i – en
vogn af en eller anden slags, så kan vi ikke være der allesam-
men.

I weekenden kører de af og til ud i Geelskov eller Dyrehaven,
hvor de kan finde på at kombinere hundeturen med en picknick,
når det er godt vejr.

Mathildes arbejdstransport

Mathilde føler ikke, hun har brug for bilen for at komme på ar-
bejde. Hun kan cykle på arbejde på ca. 20 minutter, og med bus-
sen tager turen ½ time. Men alligevel bruger hun bilen til daglig:

Mathilde: Nej, man kan ikke sige vi havde brug for den, altså vi
bruger den jo, men man kunne sagtens komme på arbejde uden
en bil.

Tidligere, da de kun havde én bil, kunne der være konkurrence
om bilen, så når Steven insisterede på, at han havde brug for bilen
i løbet af dagen, så måtte Mathilde cykle eller tage bussen. Nu,
hvor de har to biler, kører hun som regel på arbejde i bil.

Mathilde: ...jeg kører til arbejde, det tager ingen tid, altså jeg
burde cykle (hun og jeg griner), men det tager mellem fem og ti
minutter (at køre bil), og jeg kører ikke på trafikerede veje, jeg
kører sådan en bagom vej....

Mathilde fortæller, at hun gerne vil cykle til arbejde om somme-
ren. Om vinteren gider hun ikke, så der tager hun bussen til ar-
bejde, når hun har været forhindret i at bruge bilen. En af
grundene til, at hun ikke gider cykle om vinteren, er, at det er
svært at være præsenteret i tøjet, hvis hun først har cyklet i dår-
ligt vejr. Der er flere ting, hun godt kan lide ved at cykle: Det er
rart at være ude i det dejlige vejr, hun kan godt lide følelsen af at

komme frem ved egen kraft, og så er det simpelthen sjovt. Alligevel sker det ikke så tit, f.eks. har hun ikke cyklet den dag, jeg interviewer dem, hvor vejret ellers er upåklageligt. Mathilde fortæller, at det handler om at komme ind i en god stime:

Mirjam: Så hvis det er godt vejr og du samtidig ikke skal ride, så ... hvor tit tror du det sker (at du cykler)?

Mathilde: Det er meget forskelligt. Jeg var lige inde i sådan en god stime. Forrige sommer, der cyklede jeg hver dag næsten fra maj til august, september, men så sidste sommer, der var jeg gravid, så der cyklede jeg ikke overhovedet.

Mirjam: Der syntes du ikke du kunne cykle?

Mathilde: Nej, jeg var højgravid jo. Ottende, niende måned, det syntes jeg ikke lige var så sjovt. Og så i år der er jeg ikke rigtig kommet i gang. Jeg synes det har regnet meget i år i forhold til de andre år. Jeg har cyklet en fire til fem gange siden 1. maj i år.

Ud over det dårlige vejr fortæller Mathilde, at hun har opdaget, at hendes sadel er meget hård, så den skal skiftes, inden hun kan begynde at cykle, og det har hun ikke haft tid til.

Stevens arbejdstransport

For øjeblikket, hvor Steven er fjernarbejder, har han næsten ingen arbejdstransport. Han er kun inde på sit arbejde i København om mandagen, og hvis han ekstraordinært bliver indkaldt til møder. Men nu skal han snart begynde på arbejde igen, og hans arbejdsrejse er præget af, at han kan vælge mellem tre forskellige transportformer:

Steven: "Jeg cykler eller tager bussen på arbejde og tager bilen, hvis jeg ved der er et hul (ledig parkeringsplads) et eller andet sted"

De forskellige transportformer har alle har deres fordele og ulemper. Hvis man ser på tidsforbrug, så tager turen 15 min i bil, 20-25 min på cykel og 35-40 min i bus. Bilen er således den hurtigste måde for Steven at komme på arbejde, og han synes, det er

meget mere behageligt end at tage bussen. Men han har ikke egen firmaparkeringsplads, og det giver store parkeringsvanskeligheder. At parkere på betalingsparkeringsplads hele dagen anser han for udelukket. Han kender ikke engang den præcise pris, men siger den ligger på 10-15 kr. i timen. Et alternativ er, at andre i firmaet, der har firmaparkeringsplads, er på rejse. Her nævner Mathilde muligheden for at få en rejseplan, så han ved hvem, der er ude og rejse. Så kan han komme tidligt og snuppe deres pladser. Men selv om Steven er kreativ mht. at finde parkering, så er det nærmere undtagelsen end reglen, at han kører i bil.

Steven: Jamen det er ikke en bydende nødvendighed for mig at tage bilen, det synes jeg ikke. Jeg ville lige så gerne tage, altså hvis bussen var billigere, og den kom oftere f.eks. når du skal hjem inde fra byen, jeg ved ikke om du har prøvet det?

Mirjam: Jo.

Steven: Når jeg arbejdede inde ved Kongens Nytorv. Der kan komme seks busser forbi uden at nogen kan komme på, fordi den bliver fyldt på Kongens Nytorv, og alle dem der står på Bredgade...og når du gør det hver eneste dag, så bliver man altså træt af det.

Alligevel tager han oftest bussen, og han fortæller, at det er blevet en del hurtigere, efter der er kommet busbaner og S-busser, der ikke stopper så ofte. Det er nogle konkrete ting ved bustransporten, der irriterer ham. Ud over at busserne ofte er overfyldte om eftermiddagen og bare kører forbi, så synes han syv kroner er dyrt for en tur, der ikke er særlig behagelig. Oftest kan han ikke sidde ned, busserne er stuvende fulde, og når det har regnet, bliver han klam over det hele. Når han så kommer frem, skal han ud og gå et godt stykke igen.

Når det er rigtig godt vejr, cykler Steven på arbejde. Han kan cykle hele turen ad en dejlig rute langs vandet, hvor der ikke er nogen trafik.

Steven: Jeg kan bedst lide at cykle, men det dur ikke at cykle, når du skal have kontortøj på.

Mirjam: Nå, det er derfor du ikke cykler?

Steven: Ja, for så er det nogenlunde vejr, når du starter om morgenen, og så begynder det at regne undervejs, så du kommer ind og slipset hænger ikke ordentligt...

Mirjam: Hvis der ikke var de krav, ville du så cykle?

Steven: Ja.

Mirjam: Og du har ikke overvejet at tage tøj med og så skifte?

Steven: Jo, men det tager også lang tid. Så skal du stå op om morgenen og så skal du i bad og så når du kommer ind på arbejde, så cykler du lidt hurtigere, når man ikke har kontortøj på, så sveder man. Og hvis du så skal have dit tøj, så skal du stadigvæk pakke det sammen pænt og skjorten bliver krøllet på ingen tid. Jeg har prøvet at rulle det og pakke det på alle måder, men du ligner jeg ved ikke hvad.

Steven kan således bedst lide at cykle på arbejde og har gjort forskellige forsøg på at overkomme tøjproblemet f.eks. ved at tage en skjorte med i bagagen. Men det er ikke lykkedes ham at finde en hensigtsmæssig måde at kombinere cykling med kontortøj undtagen i meget godt vejr. Han ville foretrække en lavere dresskode, som var lettere at kombinere med cykling, men har på den anden side stor forståelse for, at de skal være pænt klædt på især, fordi der hele tiden kommer kunder i firmaet. Så nu cykler han kun i godt vejr.

Indkøb

Steven og Mathilde har en række forskellige indkøbsmuligheder inden for en radius af ½-2 km. Hvis de "lige mangler noget til morgenmaden", så går de op og henter det. De større indkøb vil de helst foretage, når der ikke er fyldt med mennesker i butikkerne. Mens Cecilie var lille, gik de ofte ned og købte ind sammen om aftenen.

Steven: Jeg kan bedst lide, at man køber ind en aften, hvor der ikke er så mange mennesker.

Mirjam: Er det så én af jer der gør det?

Mathilde: Her i løbet af - efter vi har fået Cecilie - har vi ret tit gået derned....

Mirjam: Med barnevogn?

Mathilde: Ja, lige præcis... så kunne vi gå om aftenen med hende og så faldt hun i søvn i barnevognen. Og så kunne vi lige handle ind og gå hjem igen. Men det har vi faktisk ikke gjort så meget her på det sidste. Det er nok fordi hun er blevet for stor til, at hun gider. Hun falder nemlig ikke i søvn.

Steven: Du kan heller ikke lide at gå langs Strandvejen.

Mathilde: Nej, den er så kedelig og den larmer (Mathilde griner). Men det har vi faktisk gjort ret meget i vinter. Men nu tager vi mest bilen.

Nu er de større indkøb blevet noget, de klarer i bil på vejen hjem fra f.eks. hundetur eller ridning. Som nævnt kan de ikke lide at handle om lørdagen, hvor der er mange mennesker, så normalt handler Steven stort ind om torsdagen efter hundeturen.

Når Steven og Mathilde sammen skal købe andet end dagligvarer, så foregår det ofte i Lyngby. Steven foretrækker at tage på shoppingture i Lyngby frem for Københavns centrum, fordi det er muligt at parkere gratis, der er et stort udvalg, og så synes han, det er hyggeligt at gå ned ad Lyngby Hovedgade. Og han fortæller, at køretiden er den samme som ind til Københavns centrum. Hvis Mathilde derimod skal alene på shopping, så kan hun sagtens finde på at tage toget ind til Københavns centrum. Under sin barselsorlov tog hun ofte barnevognen med toget ind til København. Mathilde synes, det er lettere at tage barnevognen med toget i stedet for at skulle klappe den sammen og lægge den ind i bilen og have den ud igen. Steven oplever det derimod ikke som et problem at få barnevognen ind og ud af bilen.

Fremtidsforestillinger

En af Steven og Mathildes fremtidsforestillinger er, at de godt kunne tænke sig at flytte i et stort hus sammen med deres forældre, hvor de hver især har deres egen afdeling med eget bad og køkken. De har på et tidspunkt ledt efter sådan et hus, men det var for dyrt for dem på det tidspunkt. Jeg spørger, hvor de ville lede efter sådan et hus:

Mathilde: Hvis vi begge to arbejder i byen stadigvæk, så er grænsen som jeg sagde ved Holte og hvad er det, det er et kvarter, tyve minutter i bil.

Mathilde tilføjer, at hun gerne ville bo længere ude f.eks. i Slangerup, hvis hun kunne lave en del af sit arbejde som fjernarbejde og således ikke skulle ind til byen hver dag. Steven tilføjer:

Steven: Ja, jeg vil meget gerne bo ude, hvis jeg har distancearbejde, men jeg vil ikke pendle. Det synes jeg er spild af tid.

På lidt kortere sigt er et af Mathildes ønsker, at både hun og Steven kan få arrangeret deres arbejde, så hele familien kan få nogle timer sammen derhjemme på hverdage enten om formiddagen eller eftermiddagen, så at de har tid til at gøre ting sammen i løbet af ugen og ikke kun i weekenderne. Hun synes, det kan lægge et pres på weekenderne, når man skal “nå det hele for nu er det weekend”. Så får man ikke slappet af.

Stevens ønsker til sit fremtidige arbejdsliv er, at han gerne vil være distancemedarbejder og derved få mulighed for at være mere sammen med Cecilie:

Steven: Så hvis man forestillede sig børnene, eller Cecilie større og hun går i skole, så kunne man stå op med hende og så sende hende i skole og arbejde imens hun er i skole, og så hente hende og så være sammen med hende, og så når hun har fået aftensmad så arbejde igen. Det kunne jeg virkelig godt tænke mig.

Miljøovervejelser i dagligdagen

Både Steven og Mathilde synes, at miljø er noget, de overvejer i mange forskellige sammenhænge. Det gælder alt fra bilkøb til papirforbrug, vandforbrug og dagligvareindkøb:

Mathilde: Altså miljø i det hele taget med skrald og papirforbrug og alting, jeg synes jeg tænker meget over det egentlig.

De køber næsten kun økologiske produkter, for de har tillid til Ø-mærket og vil gerne betale ekstra for varer, der er produceret uden alle mulige tilsætningsstoffer.

Da de købte ny bil, var de opmærksomme på, at det skulle være en af de mest energieffektive biler inden for den klasse af biler, de ville have. Deres gamle bil er en diesebil, og Mathilde følger løbende med i debatten om, hvor meget dieserbiler forurener i forhold til benzindrevne biler. I dag ville hun ud fra miljømæssige overvejelser ikke vælge at købe en diesebil:

Mathilde: Jeg tror ikke jeg ville gå ud og sælge min diesebil, hvis de kom og sagde, at det var ihh og åhh så skrækkeligt med diesel, for det er alligevel en ret drastisk handling at gøre for den enkelte person, men jeg ville ikke gå ud og købe en ny diesebil, hvis det blev bevist, at diesel er meget værre end benzin.

Miljøovervejelserne er således ikke noget, der i sig selv får Steven og Mathilde til at skifte deres bil ud, men når de alligevel skal have en ny bil, så indgår miljøhensyn som ét element i valget af biltype.

Analytisk opsamling

Familien bryder med den gængse måde at organisere arbejds- og familieliv, når de fravælger vuggestue, Steven arbejder hjemme og passer samtidig barn, og Mathilde er gået på deltid, selv om hun har en lederstilling. Siden de har fået Cecilie, har de været i gang med at afprøve nye måder at organisere deres liv på i et for-

søg på at få det hele til at gå op i en højere enhed med barn, to karrierer, familieliv og fritidsinteresser. I den forbindelse er der også sket ændringer af familiens transport.

Bilbrug øger fleksibiliteten og mulighederne

Steven og Mathilde har altid haft én bil, fordi Mathilde brugte den til ridning, men nu hvor Cecilie er ét år, har de netop anskaffet bil nr. to. Deres daglige transport er gennem de sidste år i højere og højere grad blevet baseret på bilbrug. Flere forskellige forhold har været med til at fremme denne udvikling. Først flyttede de lidt uden for København centrum, og det betød, at det ikke længere var *nemmere* at cykle på arbejde end at tage bilen. Derfor begyndte Mathilde at bruge bilen til arbejde daglig. Så fik de Cecilie, og de fortæller, at der opstod et nyt behov for, at de kunne gøre ting uafhængig af hinanden uden at forhandle om, hvem der havde bilen hvornår. Det handlede dels om, at såvel ridningen som hundeturene foregår om eftermiddagen, og begge disse fritidsaktiviteter er knyttet til bilbrug. Dels handlede det om, at Mathilde oftest tager bilen på arbejde, og så savnede Steven bilen til at tage ud og gøre ting med Cecilie i løbet af dagen og til at køre ud i grønne områder og gå tur med Olfert og Cecilie.

Når de har anskaffet to biler, hænger det derfor sammen med, at de ønsker at fastholde deres fritidsinteresser på det nuværende niveau, og at de oplever, at de har større individuel handlefrihed, når de har adgang til bil begge to og dermed ikke skal koordinere deres bilbrug. Endelig er købet af bil nr. to knyttet til en forventning om, at de vil få endnu mere travlt, når de begge skal arbejde uden for hjemmet, og at de med to biler kan udføre deres aktiviteter mere effektivt. Både i forhold til de erfaringer, de allerede har gjort, og i deres forestillinger om, hvordan deres hverdagsliv kommer til at forme sig fremover, knytter de muligheden for individuel udfoldelse og fleksibilitet til det at råde over egen bil.

Når bilen ikke er at foretrække

Mange forhold i Steven og Mathildes hverdag trækker i retning imod, at de i højere og højere grad bruger bil, men der er også

enkelte forhold, der trækker i den modsatte retning. Først og fremmest er der manglende parkeringsmuligheder på Stevens arbejde. Det betyder, at han til daglig bruger bus og af og til cykler på arbejde, selv om de nu har to biler.

Mathilde har en ambition om at cykle på arbejde om sommeren. Det at cykle er for hende præget af blandede følelser: Det er sjovt og lystfyldt, det er normativt 'rigtigt', men samtidig er det noget hun 'skal i gang med', det er noget hun skal 'tage sig sammen' til at gøre. Det at skifte fra bil til cykel handler om at bryde en vane og 'komme ind i en god stime', som hun siger. Det, at hun har fri rådighed over bilen, nu hvor de har to biler, kunne tænkes at gøre det endnu sværere for hende at komme i gang med at cykle.

Endelig praktiserer Mathilde samkørsel med en veninde til ridning, og her er det både 'fornuften', det hyggelige, og økonomien, der trækker. Så når andre forhold taler for at praktisere mere bæredygtige transportformer som f.eks. samkørsel, så er det at agere miljørigtigt noget, Mathilde opfatter som fornuftigt og dermed meningsfuldt.

Når Mathilde cykler på arbejde om sommeren og praktiserer samkørsel, og når Steven det meste af året tager bussen, så bryder de med den private brug af bilen som det eneste transportform i hverdagen. På de konkrete ture betyder det, at de kører mindre i bil og derfor transporterer sig mere bæredygtigt, men det kan også have mere vidtrækkende konsekvenser for deres transportmønstre. Når de stadig bruger bus og cykel i hverdagen, betyder det, at de fortsat gør sig erfaringer med disse transportmidler. Steven opdager for eksempel, at der nu er kommet S-busser, som kører noget hurtigere, og de har en grund til at holde deres cykler i orden og køreklar, og dermed har de konkret en mulighed for at bruge dem til andre ture i det daglige f.eks. småindkøb i nærområdet. Når de i nogle transportsituationer i hverdagen stadig skal vælge mellem forskellige transportformer, giver det en åbenhed i familiens transportmønster, og bilen bliver ikke i så høj grad en

selvfølge, da de andre transportmidler stadig står til rådighed og er gældende som relevante alternativer i deres bevidsthed.

Betydningen af miljøovervejelser for transporthandlingerne

Mathilde nævner miljøovervejelser som en af grundene til, at hun praktiserer samkørsel til ridning. Men det er ikke en afgørende grund. Hvis de ikke hyggede sig og sparede penge, finder jeg det ikke sandsynligt, at de ville køre sammen bare for at undgå at forurene. Miljøovervejelser indgår heller ikke i særlig høj grad i forhold til Stevens daglige overvejelser om, hvordan han skal transportere sig til arbejde. Så når han foretrækker cyklen, er det af andre grunde, end at den er miljøvenlig, og i valget mellem bil og bus er det primært komforten, han fokuserer på. Det er karakteristisk, at miljøovervejelser ikke har nogen særlig rolle i forhold til valget af transportmiddel på de enkelte ture i hverdagen, men i den situation, hvor de køber ny bil, har de gjort noget ud af at undersøge hvilken biltype, der var mest miljøvenlig. Mathilde har fulgt med i debatten om dieselmotors forurening og bestemt sig for, at hun ikke vil have en ny dieselbil af hensyn til miljøet.

Afhængighed mellem forskellige aktiviteter

De forskellige aktiviteter, der indgår i Steven og Mathildes hverdag, kan ikke betragtes som enkeltstående begivenheder. Idet de ofte transporterer sig fra den ene aktivitet til den anden - f.eks. tager Mathilde på arbejde, så til ridning, og derefter handler hun på vejen hjem - så opstår der en gensidig afhængighed mellem de forskellige ture, der indgår i familiens transportmønster.

Steven kører hver dag ud på hundeture om eftermiddagen og tager bilen for at komme ud til grønne områder. På vejen hjem handler han ofte. Hvis han bare skulle handle, ville han i mange tilfælde vælge at gå eller cykle. Resultatet bliver, at brugen af bilen til hundeturen fører til, at den også bruges i forbindelse med indkøb. Det handler om at 'gøre ting på vejen'. Der ligger noget med at være effektiv i denne logik, dvs. at få gjort ting hurtigt. Og bilen er særdeles velegnet til at gøre ting på vejen, fordi den kan

det hele: Køre langt, køre fra dør til dør, og så er der plads til både voksne, børn, hunde og varer.

Når Mathilde skal til ridning, har hun brug for bilen. Det betyder, at hun finder det hensigtsmæssigt at køre i bil på arbejdsdage, fordi det er meget hurtigere for hende at køre direkte fra arbejde til ridning i stedet for at skulle hjem først og hente bilen. Dermed har hun bilen stående hele dagen for at kunne køre til ridning sidst på eftermiddagen, og det har haft betydning for udviklingen af familiens transportmønster. For så har Steven ikke haft adgang til bil hele dagen, mens han er gået hjemme, hvilket har fået ham til at presse på, for at familien fik to biler.

Når aktiviteterne på denne måde er koblet sammen, så fremmer det en udvikling af familiens transportmønster, hvor Steven og Mathilde ender med at bruge bilen til en lang række formål netop, fordi den er nødvendig i forbindelse med en enkelt aktivitet. Hermed understøtter de med deres handlinger en generel struktur, hvor samfundet indrettes til, at man gør alting i bil. Når f.eks. flere og flere mennesker handler i bil 'på vejen hjem', så bliver parkeringsmuligheder en væsentlig måde at tiltrække kunder. På Mathildes arbejde skaber det ligeledes et behov for parkeringspladser, som kommer til udtryk ved, at det er svært at få en plads efter kl. 8.30. Endvidere betyder det, at de ikke i lige så høj grad gør sig daglige erfaringer med andre måder at transportere sig på såsom at cykle og gå tur med barnevognen.

2. Connie, Ole, Mette og Line

“Strengt taget gør vi vel kun de ting vi gør, fordi vi synes det er behageligt og nemt og bekvemt, ikk.”

Connie og Ole er 40 og 48 år og bor i et hus i to planer på en villavej i Glostrup sammen med deres to børn, Mette på 15 år og Line på 11 år. De arbejder begge fuld tid. Ole er blikkenslager, og Connie er dagplejemor. Deres årsindkomst er 400.000 kr. Familien er meget tilfreds med at bo i Glostrup, hvor både Connie og Ole er vokset op.

Hverdagens rytme og indhold

Til daglig står Ole og Connie tidligt op. Ole møder allerede på arbejde klokken syv, og Connies dagplejebørn begynder også at komme tidligt om morgenen. De kan godt lide denne rytme:

Ole: Jeg tror ikke jeg kunne tænke os det stort anderledes. Vi kan godt lide at møde tidligt og komme tidligt hjem.

Mirjam: Så I har ikke noget imod at stå tidligt op?

Connie: Nej, det har vi altid gjort. Det er så indgroet. Også når jeg arbejder hjemme, så er det jo rart at Ole kommer tidligt hjem. [...] Det passer godt ind i vores type herhjemme, den arbejdsrytme vi har.

Når dagen starter tidligt, betyder det, at Ole kan være hjemme allerede omkring kl. tre om eftermiddagen, og det nyder han. Selv om Connie stadig har sine dagplejebørn på det tidspunkt, så er der som regel tid til, at de kan sidde ned og drikke eftermiddagste sammen. Jeg spørger, om de synes, de har travlt til hverdag?

Ole: Jeg synes ikke vi har travlt. Vi tager os den tid som vi skal have til tingene.

Connie: Arbejdsdagen er bare lang. Det er den jo for alle andre også.

Ole: Jeg synes ikke vi sådan har travlt, vi når måske ikke så meget som man gerne ville.

Connie: Jeg tror vi er gode til at stresse af.

Mirjam: Altså når I har fri?

Connie: Ja, så gør vi ikke så meget til hverdag om aftenen. Der kan vi altså godt lide at være hjemme.

Connie synes, at arbejdsdagene er lange, og derfor kan hverdagen blive for anstrengende, hvis der er for mange dage, hvor hun får under otte timers søvn. På almindelige hverdagsaftener er de derfor oftest hjemme og går tidligt i seng. Så det at besøge venner og familie gør de oftest i weekenden. De vælger hellere ting fra, så de kan have god tid, og de planlægger altid med at have god tid.

Familiens fritidsaktiviteter

Mette og Line går meget op i at stå på rulleskøjter. Hver fredag kører hele familien sammen til rulleskøjtetræning, hvilket er en biltur på ca. 10 km.

Mette: Normalt når vi skal til træning, så kører vi. I bil. [..]

Mirjam: Hvem af jer kører?

Ole: Det gør vi begge to.

Connie: Vi plejer at tage afsted alle fire.

Mirjam: Står I så også på rulleskøjter?

Ole: Nej, nej. [...] Så sidder vi derude og slapper lidt af og...

Mirjam: Så sidder i simpelthen derude mens de...

Connie: Der er jo også andre forældre, ikk, så vi sidder og hygger og knævrer [...] Vi plejer selv at have kaffe eller the med.

Mette og Line ruller, mens Connie og Ole hygger sig med at drikke kaffe sammen med de andre forældre. Dem har de efterhånden lært at kende ret godt, og de synes ikke, det er problem at

bruge fredag aften på den måde. Tværtimod så fortæller Connie, at det er en god måde at komme over “det døde punkt”, hvor man ellers ender med at “halvsove i sofaen”.

Derudover er Mette glad for at synge og er heldig at kunne kombinere denne interesse med at tjene penge ved at synge i kirkeko-
ret. Ellers bruger både hun og Line deres fritid på at besøge deres
veninder, rulle ture med dem, læse lektier og se fjernsyn.

Ole er med i bestyrelsen i den lokale FDF-kreds. Tidligere har
både han og Connie været mere aktive i den sammenhæng, men
nu indebærer det kun, at han går til 4-5 møder om året og hjælper
lidt til her og der. Connie har ikke fastlagte ugentlige fritidsaktivi-
teter, men kan godt lide at gå ture både sammen med dagpleje-
børnene og for sig selv:

Connie: Jeg skal have min daglige gåtur. Ligesom andre skal ha-
ve deres daglige smøg.

Mirjam: Hvad bruger du den gåtur til, hvordan er det?

Connie: Jeg tror bare jeg stresser af. Jeg nyder det bare.

Oftest går hun bare op til centeret eller andre steder i den nærmeste omegn, men engang imellem tager hun toget ind til Køben-
havn efter arbejde for at gå strøgtur. Ikke for at købe noget, men
for at se på menneskene og butikkerne. Så må resten af familien
selv klare middagen, som Connie ellers står for. I løbet af vint-
ren går hun af og til i teateret sammen med nogle veninder.

Vægt på traditioner

Hvert år når børnene får sommerferie, kører hele familien ind til
Langlinie og spiser is. Det er kun én af de tilbagevendende begi-
venheder, familien deltager i. Jeg spørger til deres andre traditio-
ner:

Connie: Ja, også med de to familier, der spiser vi sådan en søndagsmiddag hver 4.-6. uge hele vinterhalvåret på skift. Sådan god dansk mad, som vi andre fik, da vi var børn.

Mette: Vi tager på camping en weekend om året [...] og så tager vi på skovtur med dem også, en gang om året.

En anden tradition er den årlige pinsefrokost, som de holder for familien. Connie fortæller, at hun godt kan lide traditioner og prøver at holde de faste ting i hævd.

Fremtidsforestillinger

Connie og Ole giver udtryk for, at de er meget tilfredse med deres dagligdag. Det bliver tydeligt, når jeg spørger, om der er noget i deres hverdag, de kunne tænke sig anderledes. Mette fortæller, at hun gerne ville møde en time senere i skole. Men Connie og Ole er meget tilfredse med dagligdagens rytme. På længere sigt regner de med at blive boende i Glostrup. Den beslutning tog de i forbindelse med, at de byggede en etage mere på deres hus for nogle år siden. De regner også med at have bil i fremtiden, for selv om det er dyrt at have så ny en bil, så synes de, det er alle pengene værd. Så alt i alt fortæller Connie og Ole, at de er tilfredse med det liv, de lever, og de er glade for deres venner, de aktiviteter, de har i fritiden, deres hus og de transportmidler, som de benytter i dagligdagen.

Familiens transport

Transporterfaringer fra barndom og ungdom

I Connies familie har de haft bil, så længe hun kan huske. Hendes far var repræsentant, så “de var altid godt kørende”, som Connie fortæller. Men det betyder ikke, at Connie er blevet kørt omkring af sine forældre. Sin egen transport klarede hun altid selv på cykel eller med bus og tog.

Oles forældre fik først bil, da han var flyttet hjemmefra. Hans far var buschauffør, og familien brugte cykel, tog og bus som trans-

portmidler. Indtil Ole blev 24 år, var cyklen hans hovedtransportmiddel, men så købte han en flot, ny folkevogn. Han kan ikke give én bestemt grund til, at han købte bilen, men fortæller, at den gjorde det nemt og behageligt at komme rundt, og at “radiussen blev større”. Connie var på det tidspunkt i huset i Hellerup, og så kunne han komme op og hente hende om aftenen. Den blev også brugt til at tage på camping og i sommerhus.

Connie: Altså vi har altid sådan kunnet lide at køre ud i naturen. Og min mor og far havde et sommerhus nede på midtsjælland, og så kørte vi derned engang imellem. Og så er min søster flyttet til Falster, og så var det jo også nemt at køre ned og besøge hende fremfor med toget. Det er jo en frygtelig rejse.

Mirjam: Det gik hurtigere eller?

Connie: Jaah, og det er da også meget billigere.

Da Connie og Ole var blevet gift og købte deres hus, solgte de bilen for at få frigjort nogle penge. De havde ikke egen bil i fem år. Men Ole havde en firmabil, som de brugte, når de skulle noget sammen, for reglerne om, at den ikke må bruges uden for arbejdstiden, blev ikke håndhævet så hårdt dengang.

Med barn kommer bil...

Efter nogle års ægteskab fik Connie og Ole deres ældste datter, Mette. Da Connie vendte tilbage til sit arbejde efter barselsorloven, følte hun, at hverdagen blev presset:

Connie: ...så fik vi Mette. Og på tidspunkt arbejdede jeg i Ordrup, så det var en lang rejse med toget og det blev jeg simpelt hen så stresset af - det siger de andre - jeg registrerede det jo ikke selv. De har sidenhen fortalt, at jeg var kropumulig at være sammen med. Men så syntes Ole så, at nu skulle vi så have bil igen. Det var jo i Handelsbanken, jeg var ansat, og der kunne man så få personalelån. Så kunne det jo godt løbe rundt.

Mirjam: Så I købte simpelthen en bil, for at du kunne bruge den på arbejde?

Connie: Ja, så jeg fik lidt mere tid.

Connie havde kun haft 24 ugers barselsorlov, da hun skulle tilbage på arbejde på fuld tid. De andre syntes, hun blev stresset, og hun syntes heller ikke selv, at hun så Mette så meget, som hun gerne ville. Om aftenen brugte hun halvanden time på at komme hjem med offentlig transport, heraf 19 minutter på at vente, fordi togene ikke korresponderede. Ved at købe bil kunne hun komme hjem på 20-25 minutter. Så de tog et lån og købte en ny Skoda, og det hjalp på hele situationen, "det føltes så nemt", som Connie siger.

Nuværende brug af transportmidler

Siden de fik Skodaen, har Connie og Ole haft bil. Nu har de en Felicia, som er to år gammel. I løbet af dagen står bilen i garagen, for Connie arbejder hjemme, og Ole kører på arbejde i firmabilen. Ifølge Connie har de ikke længere nogen faste, daglige aktiviteter, hvor bilen er strengt nødvendig. Men de vil ikke under nogen omstændigheder undvære den, og de bruger bil til næsten alle ture, korte som lange. En undtagelse er, når Connie skal til København. Der tager hun som regel toget.

Connie: Det er nemt at tage toget lige ind til Vesterport og så lige gå ned. Det tager ikke mange minutter.

Mirjam: Er det så fordi I slipper at parkere, eller tager det simpelthen lige så lang tid som at tage bilen?

Connie: Det er hurtigere at tage toget, for inden man når at finde parkeringspladser og alt det der, så løber tiden. Så sådan plejer vi at gøre det.

Så både når Connie tager på strøgtur i København, og når hun går i teateret, så tager hun altid toget, som hun synes er behageligt og effektivt. Så slipper hun at skulle finde parkeringsplads til bilen, og hun er heller ikke særlig glad for at køre bil i København. Men i de fleste andre tilfælde fortæller både Connie og Ole, at de synes, at bilen er nemmere at bruge end offentlig transport.

Småture i lokalområdet

De fleste af familiens daglige gøremål ligger inden for en radius af få kilometer. Connie bruger altid bilen, når hun skal ned i solcenteret. Og Connie og Ole kører sammen op i centeret og handler mindst en gang om ugen. Begge dele ligger inden for 1½ km fra deres hjem. De fortæller, at det er så nemt at handle oppe i centeret:

Connie: Det er så nemt at køre op i centeret. Der er Netto, der er Føtex, og der er Matas, parfumerier og boghandel og tøjbutikker og alt mulig, ikk. Og så uden for centeret der ligger Aldi, der handler vi også en del. Så det er så nemt.

Hun fortæller videre, hvor praktisk det er, at der er en stor parkeringskælder, og så kan de gå ned i bilen med varerne mellem de forskellige indkøb. Connie bruger således bilen, når hun har ærinder i lokalområdet. Men samtidig er hun hver dag ude og gå tur. Det kan enten være en tur, hun går med dagplejebørnene, eller en tur, hun går alene. Typisk går hun til centeret, hvor hun ser på butikker og andre mennesker, eller hun går en runde op til hovedvejen og tilbage igen.

Tidligere cyklede både Ole og Connie, når de skulle omkring i Glostrup. Men for otte år siden faldt Connie på rulleskøjter og har fået stift håndled. Hun fortæller, at det har betydet, at hun ikke længere cykler:

Mirjam: Så du bryder dig ikke om at cykle?

Connie: Nej, for det er et eller andet med, at jeg har ikke ordentlig greb, fordi håndleddet er blevet stift, så det er ikke så nemt.

Så selv om Connie har en cykel stående, så er den ikke længere et alternativ som transportmiddel. Dette er også et element i forklaringen af, hvorfor bilen er Connies daglige transportmiddel på småture i lokalområdet.

Børnenes transport

Mette og Line cykler eller kører på rulleskøjter, når de skal omkring i lokalområdet. Mette cykler som regel i skole. Det er en tur på ti minutter. Og hun cykler eller ruller også, når hun skal op til kirken for at synge. Om aftenen kan hun finde på at tage ud og rulle en tur med en veninde.

I den uge, hvor familien skriver dagbog, er Mette om lørdagen oppe i kirken for at synge til flere forskellige bryllupper.

Mirjam: Så næste dag så skal du op til kor, er det ikke til kor du skal der?

Mette: Jo.

Mirjam: Blev du kørt der?

Mette: Nej, jeg cykler. Den første gang cyklede jeg, så kom jeg hjem fordi der var en pause, og så kørte min far mig, fordi så kunne jeg blive smurt ind i sådan noget [creme], men så måtte jeg ikke få sol på næsen, og så blev jeg nødt til at blive kørt i bil.

Det er helt naturligt for Mette og Line at komme omkring på egen hånd, og der skal være en særlig begrundelse for, at de bliver kørt i bil. Men hver fredag bliver de, som tidligere beskrevet, kørt til rulleskøjtetræning. Men Mette fortæller, at de har prøvet at cykle turen selv, og hun har også netop været på en cykeltur med skolen på 32 kilometer, så hun kan også klare de lidt længere ture på egen hånd.

Bilen som serviceenhed

Connie og Ole bruger således ikke meget tid i det daglige på at køre for deres børn. Men alligevel er der en del kørsel i hverdagen, hvor især Ole kører for at hjælpe andre. I løbet af den uge, hvor familien skriver dagbog, er der en række forskellige situationer af den type.

Fredag kører han efter arbejde til Borrevejle for at hente bagage, fordi Mette og nogle fra hendes klasse har været på kanotur. Lør-

dag kører han Mette til kor, fordi hun ikke kan tåle at være udenfor i solen, idet hun er blevet forbrændt på kanoturen.

Om søndagen holder familien pinsefrokost. I den forbindelse kører Ole en runde og henter først det ene hold bedsteforældre og så det andet. Han kører dem også hjem igen ved seks-tiden. Bedsteforældrene har ikke selv bil, og Ole fortæller, at det i øvrigt ville være uforsvarligt over for andre trafikanter at lade dem køre selv. Connie og Ole beskriver det som et spørgsmål om at finde en balance mellem at hjælpe forældrene ved at transportere dem, men samtidig lade dem klare en del af deres transport selv, så det ikke bliver en selvfølge, at de står til rådighed med bilen hele tiden. Jeg spørger, hvor ofte de henter og bringer dem, og Connie svarer:

Connie: Det ved jeg ikke. Vi prøver så vidt muligt at få dem til at selv transportere sig herved - også for at holde dem lidt i gang. Det bliver nemt en vane at man bare sidder på sin dertil indrettede og får det hele serveret. Der kommer tid nok, når de bliver gangbesværede og sådan noget, når man bliver ældre, og så er det en anden sag, synes jeg, men så længe de overhovedet selv kan..

Mirjam: Det kan de godt alle sammen?

Connie: Ja, ja. Men ofte skal de have madvarer med, og det kan de jo ikke selv slæbe. Men ellers...så, når der har været fødselsdag, så har de ofte taget bussen herved, og så er de blevet kørt hjem.

Connie fortæller, at hun tror, at bedsteforældrene godt kunne tænke sig, at man en dag ringede og sagde, at nu kører vi en lang tur. Hun kan fornemme, at de gerne vil på søndagstur. Men det gør Connie og Ole ikke, og de fortæller, at Oles søskende heller ikke gør det. Der skal altså være en begrundelse, når de skal være chauffører for bedsteforældrene, f.eks. skal de have meget at slæbe på, eller det skal være dårligt vejr, for at de både bliver hentet og bragt.

Bilen - fra nødvendighed til luksus

Dengang Connie og Ole anskaffede bil igen, var den afgørende for, at Connie kunne få lidt mere tid sammen med Mette og undgå at blive stresset i dagligdagen. Men nu bruger ingen af dem længere bilen på arbejde, og Connie beskriver sine egne bilture som en luksus i hverdagen:

Connie: Det jeg kører i bil, det er jo luksus. [...] det er jo op og handle, ikk.

Mirjam: Der er ikke ting, hvor du føler den er nødvendig?

Connie: Næh, altså jeg kan bare ikke undvære den.

På den ene side betegner Connie bilen som en luksus. Hun ved, at hun sagtens kunne klare sin hverdag uden bilen. Men samtidig vil hun under ingen omstændigheder undvære den. For to år siden blev deres bil totalskadet, og de måtte vente tre måneder på at få en ny. Jeg spørger, hvordan de oplevede det:

Connie: Det var rædselsfuldt. Bare tanken for mig at vide, at den står derude.

Mirjam: Hvad betyder det?

Connie: Det har jeg det utrolig godt med. Jeg ved ikke om det er sådan et eller andet prestige, jeg ved det ikke.

Mirjam: Hvad får det dig til sådan...?

Connie: Jeg synes bare det, altså det ved jeg ikke - på en måde er det jo noget luksus - dejlig luksus, som jeg værdsætter meget.

Erfaringen med ikke at have bil i tre måneder gjorde det klart for Connie, at hun syntes det var rædselsfuldt at undvære den. Jeg spørger til de situationer, hvor de især syntes, det var svært at undvære bilen. Ole fortæller, at de kunne bruge firmabilen, når de skulle hente tunge ting. Så kunne han tage det med på vej hjem fra arbejde, så det var ikke et problem.

Ole: Det er kun når vi skal ud og besøge nogen, så er det jo nemt med bilen, ikk. Til Ballerup og hvor vi ellers kører hen. Det er jo skide besværligt med det offentlige.

Connie: Ja, det synes man jo, når man ikke er vant til at bruge det.

De fortæller, at turen op til Oles søster i Birkerød kun tager 20 minutter i bil mod en time i tog.

Når Connie fortæller, at bilen ikke er strengt nødvendig, så spørger jeg, om det ikke kunne være fristende at sælge bilen og spare pengene.

Connie: Nej, det ville jeg have det dårligt med. Bare det at vide, at jeg kan gå ud og sætte mig i den og køre et eller andet sted hen. Den frihed...

Mirjam: Hvad er det for nogen steder du tænker på når du...er det så naturen eller?

Connie: Nogle gange kører jeg i Rødovre centeret, men bare det at kunne gøre det, det synes jeg er lækkert. Det er sjældent man gør det, ikk, men bare tanken...ok, så er den måske også dyrt betalt, men jeg har det rigtig godt med det.

Hun føler en enorm frihed ved at vide, at bilen står derude, og den tanke, at hun bare kan gøre ting, er vigtig, selv om hun fortæller, at hun ikke gør dem så ofte. Samtidig nævner hun, at det måske også er noget med prestige, at have en god bil. Der indgår således flere elementer, når Connie beskriver den betydning bilen har for hende.

Miljøovervejelser

Familiens forhold til miljø handler om påpasselighed, fornuft og en ansvarsfølelse over for at overholde de gældende regler f.eks. m.h.t. affaldssortering.

Connie: Vi er da påpasselige med ikke at frådse med vand og strøm og sådan noget, ikk. Vi smider da heller ikke batterier i skraldespanden. Børnene har lavet en Batteri-Børge. Det er sådan en spand, hvor der er skåret hul i låget, og så når den er fuld, så kan vi bare gå op og aflevere på rette sted. Vi frådser ikke med vaskepulver eksempelvis. Og vi bruger heller aldrig skyllemiddel.

Mirjam: Det er I holdt op med? Eller har I aldrig gjort det?

Connie: Vi har egentlig aldrig sådan rigtig...det har måske også noget at gøre med da vi købte hus og vi skulle spare og sådan noget.

De har isoleret deres hus grundigt og holder en indetemperatur på 20-21 grader. Connie nævner det at spare på tingene som en vane fra dengang, de købte huset og ikke havde så mange penge. De nævner også, at de ikke plejer at bruge ukrudtsmidler. Sidste år købte Connie en flaske Round up, men brugte den med lidt dårlig samvittighed. Og de bruger det slet ikke dér, hvor dagplejebørnene leger.

Men på transportområdet har miljøovervejelser ingen betydning for, hvordan Connie og Ole handler.

Connie: Altså man ved jo godt at man forurener, når man har bilen, ikk, men...der er jo så meget. Jeg ved godt at det absolut ikke er en undskyldning, men så mange andre forurener også, så jeg har ikke skrupler over det - det har jeg altså ikke.

Mette: Nej ikke før folk ikke kan trække vejret længere.

Hvorvidt Mettes replik er udtryk for en større bekymring for miljøet, end den hendes mor giver udtryk for, eller om det er teenage-datterens forsøg på at drille sin mor, må stå hen i det uvisse.

Analytisk opsamling

Connie og Ole har været sammen i en årrække og har både haft perioder, hvor de levede med og uden egen bil. Connie har også skiftet arbejdsplads og har dermed haft varierende arbejds-

port. Det giver mulighed for at studere de situationer, hvor der er sket forandringer af familiens transport, og at undersøge, hvordan det har haft indflydelse på familiens nuværende transportmønster.

Ole købte en bil som 24-årig, men da de senere købte hus, solgte de bilen for at få frigjort nogle penge. Da de senere købte egen bil igen, havde det i højere grad karakter af nødvendighed: Connie kunne spare meget tid på sin arbejdsrejse og dermed være mere sammen med Mette, der dengang var ni måneder. Da Connie efter nogle år skiftede arbejde til dagplejemor, havde hun ikke længere brug for bilen til sin arbejdstransport. Den situation, der havde været afgørende for bilanskaffelsen, havde ændret sig. Men det betød ikke, at de afskaffede bilen. Bilanskaffelsen kan således forklares ud fra en presset situation, hvor den var løsningen på et tidsproblem, men den kan ikke forklare, at de har beholdt bilen i dag. Familiens bilejerskab må forklares som et samspil mellem en række forskellige elementer.

Bilens brug og betydninger

I de år familien har haft bil, har de etableret nogle vaner, hvor bilkørsel er et integreret element. F.eks. de årligt tilbagevendende ture til Langelinie, camping- og skovture er alt sammen eksempler på aktiviteter, hvor bilen indgår som en naturlig forudsætning, der ikke tages op til overvejelse. Den er en selvfølge i hverdagen. Det ville være vanskeligt at gøre disse ting sammen med de andre familier, hvis Connie og Ole ikke havde adgang til bil. En anden aktivitet, hvor bilen bruges, er den ugentlige rulle-skøjtetræning, som gøres til en hyggelig udflugt for hele familien. De aktiviteter, som familien har etableret som traditioner eller vaner, mens de har haft bil, betyder, at de i dag nødig vil undvære bilen.

Men bilen har ikke kun betydning i forhold til de konkrete aktiviteter, hvor de dagligt bruger den. For Connie er den også knyttet til en oplevelse af frihed til at gøre ting spontant. Hun fortæller, at det er vigtigt, at hun ved, at hun umiddelbart kan gøre ting, som f.eks. at køre til Rødovrecenteret, hvis hun har lyst. Her er tale

om en udvidelse af hendes mobilitetsrum, men det er ikke nødvendigvis noget, der genererer meget transport. Som hun siger, så er det selve tanken, der er vigtig uanset, om hun gør det eller ej.

For Connies daglige transport betyder det, at de har bil, at hun nu bruger bilen til en række korte ture i lokalmiljøet, hvor hun tidligere gik eller cyklede. Her betragter Connie bilen som en luksus, der passer godt ind i deres livsstil, for som Connie siger “strengt taget gør vi vel kun de ting vi gør, fordi vi synes det er behageligt og nemt og bekvemt”. Og bilen er med til at gøre det behageligt, nemt og bekvemt.

Min tese om, at bilen genererer mere transport, fordi den åbner op for nye muligheder og er med til at etablere vaner, der er baseret på bilbrug, understøttes derfor af denne familiefortælling. Men samtidig er den et eksempel på, at der kan være andre dynamikker, der lægger en dæmper på væksten i familiens transport. Connie og Ole lægger stor vægt på at have en rolig og overkommelig hverdag, så de forsøger ikke at presse flere og flere aktiviteter ind i hverdagens program. Tværtimod er deres fredagsture til rulle-skøjteløb udtryk for det modsatte. Her vælger de at blive siddende og hygge sig med de andre forældre og slappe af i stedet for at styrte af sted og nå noget andet, mens børnene ruller. Her er konsekvensen af deres adfærd, at transporten halveres i forhold til, hvis de havde kørt frem og tilbage to gange. Deres indstilling omkring at have god tid lægger således en naturlig begrænsning på væksten i familiens transport.

3. Michael, Vibeke og Helene

“Hvis vi er nogen svin, så er vi i hvert fald nogen bevidste svin”

Michael på 37 år og Vibeke på 29 år bor i en villalejlighed på Frederiksberg sammen med deres et-årige datter Helene. Michael er fuldmægtig og arbejder 37 timer om ugen, mens Vibeke er konsulent og har en arbejdstid på 30 timer. Familiens årsindtægt er 700.000 kr.

Hverdagens organisering

Fortællingen om Michael og Vibekes hverdagsliv er præget af, at de for godt et år siden har fået deres første barn. De har begge afholdt barselsorlov og suppleret med forældreorlov i en periode og er nu tilbage på arbejdsmarkedet. De fremhæver begge to, at det at få Helene har ændret deres liv drastisk, og de synes, det er meget tidskrævende at have et lille barn.

En travl hverdag

Michael oplever, at han er blevet mere stresset, efter de har fået Helene. Han føler, at tiden er knap og derfor må planlægges bedre.

Michael: Men øh jov, jeg synes at tiden er meget knap. Øhm og det skyldes at vi har fået Helene, ikke, som er 13 måneder. Og øh det er sådan tæt på, at det er hver fem- ikke femører, men hver fem minutter der lige skal vendes øh- . I hvert fald fra man står op, så til hun bliver lagt ved 8-9 tiden..

Hvert minut i løbet af dagen bliver således kostbart. Han føler det også som en stressfaktor, at han altid kan risikere at blive kaldt hjem fra arbejde, hvis Helene bliver syg i vuggestuen.

Michael: Altså noget af den stress jeg oplever er øh hvis hun f.eks. bliver syg i vuggestuen, så ringer de jo til os og siger, ved du hvad...

Mirjam: Ja, og så kan du lige pludselig skulle gå?

Michael: Og så skulle man gå midt i det hele, ikke. Og der har vi som regel aftalt, hvis vi sådan kan se, så hun - er hun ikke lidt - lidt syg, eller ikke syg, vel, men altså er hun ikke lidt varm eller jeg synes hun hænger lidt med næbbet og-. Ok, hvis de ringer, så aftaler vi som regel, så snakker vi sådan, hvem har mest travlt på arbejde...

Som regel forsøger de i forvejen at planlægge, hvem der skal tage hjem, hvis Helene er lidt sløj fra morgenstunden. Børns sygedage er noget, de deles om under hensyntagen til, hvem der har mest travlt.

Vibeke føler også, at hun har travlt i hverdagen, men konstaterer, at det ikke har noget særligt med hendes arbejde eller Helene at gøre:

Vibeke: Altså jeg tror, jeg er en person som altid booker maksimalt op af min tid. Så ligegyldig hvor meget eller hvor lidt jeg laver, så vil jeg altid tænke: puh, hvor har jeg travlt. Og jeg vil altid styrte fra det ene sted til det andet...[..]..Men når det er sagt, så vil jeg sige i forhold til andre menneskers hverdag, så føler jeg mig meget privilegeret. Sådan med den arbejdstid jeg har og med Michaels arbejdstid, og at Helene ikke skal være så lang tid i vuggestue, og jeg ikke skal køre to timers transport fra og til arbejde, og hvad folk nu ellers oplever...

De har begge to fleksible arbejdsforhold. Vibeke har aftenmøder hver 14. dag og dermed enkelte meget lange arbejdsdage. Det betyder, at hun de andre dage har kortere arbejdstid og af og til kan afspadsere en hel dag. Det benytter hun sig f.eks. af, når Helene er syg. Michael har også flextid og mulighed for at tage barns første sygedag. Alt i alt betyder det, at de har stor fleksibilitet i forhold til, hvordan de organiserer deres hverdag. For Vibeke betyder det meget, at Helene ikke skal være i vuggestue mere end 6

timer daglig. Det er ikke helt så vigtigt for Michael, men han “synes heller ikke, at hun skal være der 8-10 timer om dagen”, som han siger.

Ligestilling er afgørende

Vibeke og Michael er enige om, at de begge to skal arbejde og samtidig deles om at passe Helene og de huslige pligter. Vibeke har kortere, ugentlig arbejdstid end Michael, men de siger eksplicit, at det ikke er noget med, at de satser mere på hans karriere end på hendes. Michael fortæller, at det betyder meget for ham at tage sin del af forpligtelserne omkring hjemmet og dermed også få oplevelserne med børnene:

Michael: [...] Jeg kunne også godt tænke mig flere børn. Og øh jeg kender mig selv godt nok til, at jeg skal ikke være karriere...leder eller sådan noget og så være - altså have en herhjemme på fire år og en nyfødt eller sådan noget. Men det...der kan jeg ikke leve op til de forpligtelser, som jeg synes jeg har, og de ting jeg godt vil opleve herhjemme med de børn.

Derfor har han på nuværende tidspunkt valgt et arbejde, der giver ham mulighed for at overholde sin arbejdstid på 37 timer, og hvor der er plads til, at han f.eks. kan holde forældreorlov. På et senere tidspunkt kunne han godt tænke sig et lederjob, men han mener ikke, han kan magte det, mens han har helt små børn. Vibeke er helt enig i, at små børn og “meget karriere” ikke hænger sammen:

Vibeke: Og så er jeg måske heller ikke sådan rigtig indstillet på at tage over, hvis du nu gik ud og lavede sådan meget karriere. Det ville jeg nok ikke lige synes var så fantastisk dejligt, vel.

At de begge to tager del i hjemmelivet og samtidig er på arbejdsmarkedet, er ifølge Michael en grundlæggende forudsætning for, at deres forhold kan fungere:

Michael: Altså hvis jeg tog et karriere-job og blev rent skaffedyr og Vibeke gik herhjemme, så ville vi gå død i løbet af et halvt år. Altså det ligger slet ikke til os.

Familiens transport

I modsætning til mange af deres venner, der er flyttet ud til forstæderne, da de fik børn, har Vibeke og Michael valgt at blive boende i byen. De bor nu tæt på alle deres daglige gøremål. De kan begge to cykle på arbejde hhv. i Københavns centrum og på Amager. Det tager dem 15-20 minutter. Helenes vuggestue ligger 800 meter fra deres hjem. Inden for en kilometer har de mange forskellige indkøbsmuligheder, og der er også grønne områder i gåafstand.

Brug af transportmidler - herunder lån af bil

I det daglige kombinerer Vibeke og Michael flere forskellige transportmidler. Som sagt cykler de normalt til arbejde. Alternativt bruger de bus, men som oftest kun hvis der er noget galt med deres cykler. Når de skal have Helene med, bruger de ofte barnevogn, men på det seneste er de også begyndt at køre med hende i en cykelstol. De har ikke selv bil, men har adgang til at låne bil af Vibekes far:

Vibeke: ...det, der for det meste får mig til at ringe til min far og spørge om jeg kan låne bilen, og jeg ved den altid er ledig om torsdagen, der skal han ikke rigtig noget, eller det han skal det gør han altid uden bil, det er mange gange fordi jeg har nogen aftenmøder om torsdagen. Og jeg hader at have været på arbejde 10 timer og så skulle ud og cykle i modvind hjem og det er aften og sent og jeg...

Michael: Det er altid modvind. [griner]

Vibeke: Og jeg har glemt cykellygterne og sådan noget. [Vibeke og Michael griner begge] Så der er det lidt...det er lige som om at, nå det er min måde at forkæle mig selv lidt på. Og så futter jeg over og låner bilen der, og så beholder vi den oftest et par dage.

Vibeke fremhæver sine aftenmøder hver 14. dag som den væsentligste grund til, at hun låner bilen af sin far. Når de har lånt bilen, så beholder de den gerne et par dage og klarer nogle indkøb og tager evt. på en lille udflugt i weekenden. De låner den også til at køre i sommerhus og til ferier. De forsøger at lave aftaler om at låne bilen nogle dage i forvejen, men efterhånden ringer Vibeke ofte til sin far samme dag og spørger, om de må låne bilen. De skal også låne den i sommerferien, men det er aftalt lang tid i forvejen. Det fungerer godt at låne bil af Vibekes far, fordi Vibeke og Michael netop har brug for bilen de dage i ugen, hvor han alligevel ikke bruger den.

Arbejdstransport - cyklens fordele og ulemper

Michaels daglige transport til arbejde foregår på cykel. Han oplever turen fra Frederiksberg til Københavns centrum som hektisk og stressende. Han er især irriteret over, at der altid er vejarbejde på strækningen, og det betyder, at han skal ud og køre på kørebanelen, hvilket giver forringet sikkerhed.

Michael: ...dvs. altså i én bane har de så lavet to baner, hvor cyklisterne også skal være. Det er dødfarligt. Dødsens farligt, synes jeg.

Strækningen ind forbi rådhuspladsen omtaler han som det forfærdeligste sted i Danmark for cyklister. Når han er forbi rådhuspladsen, ånder han lettet op. Turen til arbejde på cykel tager 15-17 minutter næsten ligegyldigt, hvordan forholdene er. På turen tænker Michael ofte over forureningen. Især når der kommer en bus drønende:

Michael: Og jeg tænker især på det, når der kommer en bus drønende. Vel vidende at det er let diesel, og det ikke er nær så farligt som det har været, så øh konstaterer jeg hver gang, det lugter af helvede til. Og det er sjovt, fordi hver gang jeg kan lugte [...] så tænker jeg: hold kæft, det ryger direkte ned i lungerne. Og jeg ved godt det er lidt hyklerisk, fordi jeg ryger....

Michael cykler i al slags vejr. Det eneste, der kan få ham til at tage bussen, er, hvis hans cykel er i stykker. Med bus tager turen 40-45 minutter, og hans erfaringer med at køre i bus er entydigt negative. Han fortæller, at buschaufførerne kører sindssygt, og at man skal stå op i bussen.

Til daglig cykler Vibeke også til sit arbejde, og hun kører ad samme rute som Michael. Ofte låner hun som sagt bil, når hun har aftenmøder, men hvis møderne foregår i København centrum, synes hun ikke, det er en fordel at bruge bilen:

Vibeke: Hvis det er jeg er i bil, så er det let at parkere på min arbejdsplads, sådan der på Amager ved Holmbladsgade, ikke. Men hvis det er at jeg har nogen møder i city, så er det virkelig dårligt at have bil med, fordi parkeringsafgifter og finde P-plads og...det er sådan lidt bøvlet. Der synes jeg man er meget fleksibel og frit stillet på en cykel, ikke.

Vibeke føler sig frit stillet, når hun er på cykel, men når hun er på vej hjem fra arbejde og skal hente Helene, så er hun ofte lidt for sent på den. Når hun har travlt og er lidt stresset, så synes hun, at det fysiske stress med at trampe i pedalerne giver et ekstra psykisk stress, som hun ikke oplever, når hun kører i bil. Det er noget af grunden til, at Vibeke føler, at hun forkæler sig selv, når hun låner bilen på arbejde.

Småture i lokalområdet - valg mellem transportmidler

Vibeke og Michael har som nævnt valgt at bo på Frederiksberg, hvor både vuggestue, indkøbsmuligheder og grønne områder ligger inden for 1-2 kilometer. I det daglige kommer de rundt i lokalområdet ved at gå ture med barnevogn eller cykle.

Barnevognsture

Vibeke fortæller om en dag, hvor hun er hjemme med Helene, der er lidt syg. Helene har det ikke værre, end at hun godt kan komme ud, så de har god tid til at gå på indkøbstur:

Vibeke: Men det var en god dag eller indkøbstur på den måde, at der var tid til at gå mange forskellige steder hen. Normalt plejer jeg bare at raide en butik "ups" og så hurtigt videre. Det er meget hyggeligt, på den måde at man kunne gå lidt rundt.

I denne situation, hvor Vibeke har god tid, fordi hun ikke skal andet end at være sammen med Helene hele dagen, synes hun, det er hyggeligt at gå rundt med barnevogn fra sted til sted og handle. Når hun har god tid, generer det hende ikke at bruge barnevognen, når hun skal rundt i lokalmiljøet.

Bil eller cykel?

I løbet af den uge, hvor familien skriver dagbog, er der en helligdag, som hele familien bruger på at hygge sig derhjemme. De har bil til rådighed, fordi Helene har lånt den til arbejde dagen i forvejen. I løbet af dagen gør de små ærinder i lokalmiljøet. Første gang er, når de vil hente is, inden de skal se landskamp kl. 14.00. Vibeke cykler ned efter is, og det er ca. 300 meter, væk fortæller hun. Hen på aftenen finder de ud af, at de har lyst til at se video. I dette tilfælde vælger Vibeke at tage bilen, selv om videobutikken kun ligger ca. 500 meter væk. Jeg spørger, hvorfor hun vælger cyklen i det ene tilfælde og bilen i det andet:

Vibeke: Øh, jeg tror det der med at hente is, det er sådan meget hurtigt. Og så på den måde, så er det næsten hurtigere. Men sådan noget leje video...jeg tror også, jeg har altså lidt det der med om aftenen. Det er ikke fordi jeg er bange for at være ude, men det er alligevel lidt hyggeligt at lige kunne drøne ned i en bil og movieboxen er lidt tung og...I det tidsrum der, der plejer det at være sådan der omkring, hvor Helene skal lægges også og så ville jeg godt lige se hende igen inden jeg skulle - inden hun skulle sove.

Jeg spørger, om det går hurtigere i bil, hvortil Vibeke svarer, at hun tror, det er det samme. Men hun fortæller, at hun synes, det er mere afstressende at køre i bil, fordi hun ikke kan presse sig selv rent fysisk.

Når Vibeke kommer hjem med videofilmene, kommer de i tanke om, at de har glemt at købe mælk. Michael tager bilen og kører 500 meter ned ad vejen. Der stiller han bilen og må gå de sidste 100 meter hen til butikken, hvor han køber mælk. Jeg spørger, hvorfor han vælger at tage bilen.

Michael: Altså jeg tænkte på, nej men det går hurtigere med bilen. Nej, det tror jeg faktisk ikke det gør....[...]...Det er en dejlig fornemmelse at sætte sig ind, i et behageligt sæde. Og så stille og roligt dreje på tændingsnøglen og trykke på speederen, ikke, og så kører man derudaf. Og på den anden side set, så er det skide irriterende, fordi der er mange af de der hump eller bump derned af, eller hvad det hedder. Så man hopper op og ned øh, hvis man kører mere end 30 kilometer i timen, ikke. Men alligevel, det er en dejlig fornemmelse at sætte sig ind i en bil, gud er det det. Det vil jeg under ingen omstændigheder afvise.

De er ikke særlig tilfredse med at bruge tid på så mange småture:

Michael: Og vi var simpelt hen ude på så mange småture, så vi var ved at blive sure på os selv.

Vibeke: Og vi syntes også, vi snakkede om det var sku lidt pinligt [griner].

Michael: At du kunne se det...

Vibeke: Og så i bil, ikke.

Der er således stor forskel på oplevelsen af de enkelte ture. Når Vibeke har god tid, kan hun nyde at bruge god tid på at gå ærinder med barnevognen. Men når der "lige" skal hentes is, videofilm eller mælk, så er det noget, der skal gå hurtigt. De stiller krav til sig selv om, at disse ærinder skal være effektive og irriterer sig over, at de laver så mange små ærinder i løbet af en dag.

Weekendture

Vibeke fortæller, at weekenden i den uge, hvor de skrev dagbog, var usædvanlig rolig. Når de låner bil i weekenden, så tager de som regel et eller andet sted hen. Det kan være i sommerhus på

Møn, hvilket er en køretur på 1½ time. Andre gange besøger de venner, f.eks. har de denne sommer været i Tisvildeleje og i Allerød. De kan også lide at være kulturelle og nævner Arken og Kunstindustrimuseet som oplagte udflugtsmål. De har også cyklet Amager rundt og cyklet langs Vestvolden. Vibeke har stadig mange ideer til steder, hun gerne ville tage hen, men de får gjort det sjældnere, efter de har fået Helene. Om lørdagen har de nogen venner på besøg. Michael og Vibeke foreslår, at de skal tage til Ledreborg Slot ved Roskilde. Men deres venner vil hellere gå tur i Frederiksberg have. Vibeke fortæller, at de selv føler, at de skal udnytte det, når de har bilen til rådighed, mens deres venner selv har bil og derfor altid kan tage på de ture, de har lyst til:

Vibeke: Men det er jo sådan: gud vi har bil, skal vi ikke sådan [pust] et eller andet vildt sted hen. Og de har bil normalt og de kan jo...Altså, der er vi jo sådan mere: nu skal det sgu udnyttes for fanden, ikke.

Planlægning af den daglige transport

På hverdage består den daglige transport hos Vibeke og Michael primært af at aflevere Helene i vuggestue, tage på arbejde, måske handle på hjemvejen og af og til besøge nogen om aftenen. Der er ikke ét fast mønster i hverdagens transport; tværtimod er det noget, de planlægger nøje fra dag til dag.

Vibeke: Jeg synes der er meget logistik i det der med transport. Altså man skal tænke sig meget om.

Mirjam: Ja. Men I gør jo alle de der, kan jeg jo høre...I både snakker om det og gør en masse overvejelser hver især. [...].

Michael: Du kan tro det er et forhandlingsforløb, der svarer til finansloven, vil jeg tro.

Vibeke og Michael er enige om, at den daglige transport skal planlægges og tænkes grundigt igennem:

Michael: [...] Jeg synes vi har meget gode erfaringer med at bruge fem minutter ekstra - ikke fem minutter på at snakke igennem - men fem minutter *ekstra* på at snakke det igennem. Fordi så er

alle options diskuteret igennem og muligheder og vi er enige om, at øh....nå men så tager jeg barnestolen (cykelstol) med på arbejde. Hvis Vibeke kommer (og henter) i bil og har auto-stolen til bilen med.

Til gengæld mener de, at de sparer en masse tid ved at tage planlægningen alvorligt:

Michael: Jeg tror, vi ofrer fem minutter ekstra på lige at få diskuteret alle mulighederne igennem, således at det hele kører snorlige, fordi så sparer vi hurtigt et kvarter.

Men trods planlægningen kan der sagtens komme uforudsete ting i vejen:

Vibeke: Det er meget sådan tju, tju, tju. Man skal forudse nogle ting, synes jeg. Også altså hvis min cykel bryder sammen, så har jeg også tænkt: Hold kæft så skal jeg først hjem og hente barnevogn herhjemme for at kunne hente Helene i vuggestuen, ikke.

Mirjam: Er din cykel ikke så stabil eller?

Vibeke: Jo, jo, men hvis det nu var at den - et eller andet - blev stjålet eller punkteret eller sådan noget, så bryder den der kæde sammen, vi egentlig har bygget op om tju, tju, det fungerer godt og rationelt og så efter en ret aftalt snor, ikke.

Michael fortæller, at Vibekes cykel fornyelig blev stjålet. Det går fint alligevel, siger han, men det tager noget længere tid at komme hjem med to, tre forskellige busser. De anvender således en række forskellige transportformer i dagligdagen, og ofte kan de i konkrete situationer vælge mellem forskellige transportmidler. Det kræver organisering at kombinere forskellige transportformer, som Vibeke beskriver:

Vibeke: Der er også engang imellem, hvis f.eks. man er ovre og hente bil hos min far og jeg så parkerer min cykel der, så skal jeg tænke over: Pis, så har jeg ikke nogen cykel. Med mindre jeg tager sådan en gammel jernhest derned. Så mange gange synes jeg,

det er sådan lidt et organisations-projekt, at skulle organisere det med at låne bil og...Så dengang med barnevognen nede i børnehaven eller vuggestuen. Hvornår er barnevognen der, og hvad hvis man henter hende i bil og der står en barnevogn, ikke.

De synes, det er blevet lidt nemmere nu, hvor de afleverer Helene på cykel, så er det bare et spørgsmål om at koordinere, hvem der har cykelstolen. Den daglige transport er således noget, de planlægger fra dag til dag.

Besøg hos mormor - et konkret eksempel på planlægning

Vibeke står over for et konkret valg af transportformer. Hun er hjemme fra arbejde med Helene, der er lidt syg, og om aftenen skal de på besøg hos Vibekes mor. Hun bor ½ times gang fra Vibeke og Michael. Fra morgenstunden overvejer de, om de skal cykle derover, eller om Vibeke skal gå derover med barnevognen.

Vibeke: ...jeg overvejede og snakkede også med Michael om, om jeg skulle tage hende på cykel eller jeg skulle tage barnevognen. [...] vi overvejede, gud skulle vi blive der, så vi kunne lægge hende, altså lægge hende til at sove...

Mirjam: Nå, så I kunne blive længere hos din mor?

Vibeke: Ja. Eller skulle vi bare futte hjem hurtigt, når det var hun var ved at blive træt. Og så tænkte jeg, nej men hvis jeg har tid, så tager jeg barnevognen. Og det havde jeg så...Og så øhm havde jeg den ekstra mulighed, sådan lidt mere fleksibilitet....

I valget mellem barnevogn og cykel indgår en række forskellige elementer. Hvis de tager cyklen, hvor Helene skal sidde bagpå, så skal de hjem, inden hun skal sove. Så denne transportform lægger en binding på, hvor længe de kan blive hos Vibekes mor, i modsætning til barnevognen, som Helene kan lægges til at sove i. Men det tager længere tid at gå derover med barnevogn, end det tager at cykle, så vælger Vibeke barnevognen, hænger det sammen med, at det er en dag, hvor hun føler, at hun har god tid.

Vibeke: ...det var sådan - for mig i hvert fald - en meget ustres-
set dag. I det hele taget så på den måde, så havde jeg lige som
også lidt mere elastik sådan: nå ja, herregud en lille gå-tur.

Så både overvejelserne omkring, hvor længe de ønsker at være på
besøg, og hvorvidt den konkrete dag har været mere eller mindre
travl for Vibeke, har betydning for valget af transportform

Overvejelser om bilkøb og økonomiske prioriteringer

For Vibeke og Michael er det at købe bil ikke er et spørgsmål om
at have råd til det eller ikke have råd til det. De fortæller, at de
helt klart ville have penge til at købe bil, men det er en økono-
misk prioritering, når de vælger bilen fra. De vil hellere spare
pengene sammen og så købe et godt hus på Frederiksberg. Her er
husene lidt dyrere, end de f.eks. er i Rødovre, men til gengæld er
der gode muligheder for børnepasning i kommunen, og de har
ikke så langt til arbejde. Et andet økonomisk forhold, der spiller
ind, når de har valgt bilen fra, er, at de ønsker at have så meget
luft i økonomien, at de har råd til, at en af dem kan være på dag-
penge eller på orlov i en periode, uden at det er et økonomisk
problem. For et bilkøb taler dog, at Vibeke synes, det er lidt pin-
ligt altid at låne bil af sin far især, når det sker for tit:

Vibeke: Jeg har det efterhånden sådan, jeg synes vi låner den så
meget, så jeg føler efterhånden: gud, det kunne godt være, vi har
lidt behov for en bil. Men alligevel føler jeg ikke helt vi har be-
hov for en bil. Så det ville nok være en andelsbil, synes jeg, vi
har behov for, hvis den ordning fandtes i København, fordi jeg
synes ikke vi bruger den tit nok til at eje den. Men omvendt så er
vi da ret gode til at hapse den i tide og utide. Eller det er især
mig, kan man sige, som ..øh..gør brug af den.

Mirjam: Men har du dårlig samvittighed over for ham over det
eller?

Vibeke: Naaj, jeg synes...Nej, jeg synes når man er så voksen
som vi er, så er det da fint nok, man kan låne en bil. Men på den
anden side så, det er jo ikk...det ville ikke være umuligt for os at
købe en bil og have en bil. Det er sådan måske bare sådan lidt
principielt og måske sådan vi sparer lidt penge på det. Og på den

måde, så synes jeg det er lidt...der kan det godt være lidt pinligt. Men man kan jo også sige samtidig, at det er en...min far han ville købe en ny bil næste år og så er det da bestemt en bil vi overvejer at købe. Kan man ikke sige det? (henvendt til Michael) Jov. Det har vi også talt med ham om. Det kunne godt være vi skulle købe den af ham. Men ellers så synes jeg det er perfekt. Jeg ville allerhelst øh, eje en bil i fællesskab med min far og så vi delte omkostninger, ikk.

Vibeke vil gerne eje bilen i fællesskab med sin far og dele omkostningerne. Men det er hendes far ikke interesseret i. Han vil selv eje bilen og synes, det er helt i orden, at de låner den. Michael synes ikke, at de bruger Vibekes fars bil for meget, og er meget tilfreds med ordningen. Han synes, at deres bilbehov er for lille til at have en bil stående:

Michael: Altså vores behov (for at bruge bil) er hverken fugl eller fisk. Altså det..jeg synes det er for meget at have en bil stående derude..øh...til en enkelt gang stor-indkøb om ugen og ..øh...i sommerhus en gang om måneden, som også - altså som også er langt væk. Og selvfølgelig er der lidt ekstra om sommeren, når man skal sådan lidt rundt. Øh....min familie bor i Odense og det er jo...Der er det dejligt at have den. Men jeg synes det er lidt meget at have en bil til 100-200.000, ja selv om den er brugt [...] stående derude, ikke, øh.... og bundet op med forsikringer og vægtafgifter og benzin og reparationer, når vi ikke bruger den så meget.

De giver begge to udtryk for, at de skal have et behov for en bil, for ellers vil det være fråds at købe den. Men det er ikke entydigt, hvornår behovet er stort nok. At det ikke er det endnu, er de enige om:

Vibeke: ...Men jeg vil sige, ligegyldig hvor mange fine jobs og hvor mange penge vi kommer til at tjene, så hvis vi bliver ved med at have de samme bil-vaner som vi har nu, så vil jeg altid tænke, at det er sgu lidt, der er lidt frås at have en bil for det. Det er også fordi jeg aldrig har haft udgiften til det der vægtafgift og

forsikring og sådan noget. Der sidder jeg og tænker, puhh hvor kan man køre meget i taxa, hvis det nu endelig skulle være, ikke.

Vibeke er mere åben over for at købe bil end Michael. Som nævnt, så synes hun, det er lidt pinligt at låne bil så meget, som hun føler, hun gør, og hun tolker selv dette som et udtryk for, at de måske har et bil-behov, der kunne legitimere et bilkøb. For Vibeke er komforten et vigtigt element, når hun forestiller sig et liv med egen bil:

Vibeke: Jeg tænker tit, gud hvor ville det være dejligt at have en bil og så ville livet være meget mindre stressende. Men jeg ved jo, jeg ville bare komme de der ti minutter senere af sted fra arbejdet eller hvor jeg nu end var, og så ville jeg føle mig lige så stresset. Men det at jeg fysisk ikke ville sidde med hjertet oppe under halsen, når jeg var på vej op over Valby bakke. Det ville være lidt lækkert. [...] Så ville jeg have undgået den form for afledt effekt af min stress, der gør at jeg er helt forpustet og helt svedig når jeg når frem til vuggestuen, ikke. Det ville jeg undgå [...] Altså min forestilling det er altid , at gud hvor ville meget være lettere, når man har bil. Men hvis jeg sidder og overvejer det dag for dag for dag, så gøre det ikke nogen forskel. Så er det nok mere det magelige, så jeg tænker på, når jeg tænker, gud hvor ville det være dejligt at have bil, ikke.

Vibeke fortæller, at der var mange, der sagde til dem før de fik Helene “ja, når man får børn, så skal man have en bil, ellers er det fuldstændig umuligt.” Det synes Vibeke ikke er rigtigt, når man har ét barn, men om det er rigtigt, når man får flere børn, forholdet hun sig mere åbent til. De oplever at være lidt i strid med gældende normer, når de ikke køber bil, og betegner sig selv som anderledes end deres venner, der typisk flytter ud af byen og køber bil. Men de er afklarede om, at de ønsker at bo i byen, og at de ikke føler, at de har brug for en bil for øjeblikket.

Transporthistorie

Både Michael og Vibeke er vokset op i familier, hvor forældrene havde bil. Men de er ikke blevet kørt omkring af deres forældre.

Michael har altid cyklet til skole, sport og venner, og når de spillede på udebane, kørte nogen af forældrene. Da han blev 15 år, fik han knallert, og da han fik kørekort som 18-årig, lånte han forældrenes bil.

I en periode på 1½ år havde Michael selv bil, men han måtte sælge den, da han skulle begynde at studere.

Michael: ..der brugte jeg meget tid sådan på at forberede mig selv på: så! nu har du ikke bil længere. Og det...jeg synes faktisk det gik *forbløffende* let. Jeg er måske lidt mageligt indrettet, så jeg tænkte, for sådan en som mig bliver det ekstra svært. Men det var...det synes jeg, der gik ikke andet end en uge eller sådan noget så havde jeg vænnet mig til at køre med den flotte nye racer med 14 gear og...

Vibeke: Du er også den type, Michael, du vænner dig hurtigt til ting, sådan...

Han var altså forbavset over, hvor let det var at vænne sig til at cykle igen, og siden har Michael ikke haft bil.

Vibeke fortæller, at hun var "et af de børn, der kørte med de andres forældre". Hun synes godt, at forældrene kunne have været lidt mere ansvarlige, men i dag forstår hun godt, at de ikke gad. Hvis hun ikke selv kunne transportere sig til sine fritidsaktiviteter, måtte hun droppe dem. Sammen med familien har de altid transporteret sig i bil, og hun husker især en periode, hvor hun pendlede fra Allerød til Tåstrup sammen med sin mor.

Vibeke: Det kan jeg virkelig huske det der, de der morgener i bilen. Men det var - det var rigtig kedeligt. Det kan godt være det er med til at have givet mig en..øh..en barriere mod at have arbejde langt væk fra hvor jeg bor, for det synes jeg var virkelig, virkelig irriterende.

Her overvejer Vibeke, om der er en sammenhæng mellem hendes erfaringer med pendling fra barndommen og den modstand, hun i dag har mod at bo langt væk fra sit arbejde.

Miljø

Hensynet til miljøet er et af de elementer, der har betydning for, at Vibeke og Michael ikke køber bil. De synes begge to, der er for mange biler i byen, og mener, at der burde være flere tiltag for at begrænse bilismen. Især Michael oplever sin cykeltur til arbejde som stressende pga. trafikken og forureningen. På den ene side mener de, at der burde være tiltag oppefra som f.eks. en højere benzinpris, dyrere parkering og indsnævring af vejene i byen, så hastigheden blev dæmpet og bilerne tvunget ud på ringvejene. På den anden side skal det ikke være så restriktivt, at man ikke kan vælge at have bil, hvis man gerne vil. Man skal bare betale for det. Michael er optaget af privatbilismen som problem og synes, at det er et udtryk for egoisme. Derfor er han også mere imod at få en bil selv, end Vibeke er. Hun er også opmærksom på problemerne, men er mere pragmatisk. "Det skal ikke være for socialrealistisk", som hun udtrykker det, så hvis hun en dag står i en hverdagssituation med to mindre børn, hvor en bil vil kunne lette dagligdagen, så vil hun ikke have nogen skrupler med at anskaffe den. Så er hun også villig til at betale prisen.

Også på andre områder end transport fortæller Vibeke og Michael, at de er opmærksomme over for miljøet. De køber i højere og højere grad økologiske produkter især af hensyn til Helene. De afleverer næsten alle flasker, fylder vaskemaskinen og slukker for vandet. De er lidt efter hinanden med at slukke for lyset og ikke tage for lange brusebade. Men de indrømmer, at de ikke altid kommer ned med papiret i genbrugs-containeren, og de bruger også skrappe rengøringsmidler og af og til ukrudtsmidler i haven.

Vibeke: Det er et spørgsmål om, at ens eget velbehag er vigtigere. Det er først når man har overskud, hvis du er frisk hver morgen, så kan man tænke på miljøet.

Men det er med fuld bevidsthed og lidt dårlig samvittighed, at de gør de "forkerte" ting.

“Hvis vi er nogen svin, så er vi i hvert fald nogen bevidste svin”, siger de.

Fremtidsplaner

Som nævnt tidligere er det Michael og Vibekes plan at blive boende tæt på Københavns centrum.

Vibeke: ...Det er mere drømmen at bo tæt på byen. Og så give de mange penge flere for at bo i byen, men så undvære bilen. [...] Og det er meget heldigt, vi er så enige om det, egentlig.

En af de væsentligste grunde er, at de begge regner med fortsat at have arbejde i København, og at de ikke ønsker at bruge en masse tid på transport:

Vibeke: Ja. Ja, for mig er det meget tiden også, at jeg synes det ville være dødsørgeligt at bruge - 10-20 timer om ugen i en bil, ikke. Køre frem og tilbage.

Vibeke vil gerne have flere børn - i hvert fald to - og så forestiller hun sig, at det ville være rart at have en bil. Michael, der også gerne vil have flere børn, foreslår, at de kan købe en Christiania-cykel. Dertil svarer Vibeke:

Vibeke: Nej, det...det tænker jeg altså, det er ligesom dengang, hvor jeg skulle på møntvaskeri, ikke, hvor jeg tænkte Puha! Det er altså for socialrealistisk til mig det her (grin). Som sagt, nu må det altså være. Sådan tænker jeg også med den der bil der, med to mindre børn der...

De er altså ikke helt enige om, hvorvidt det at have to børn betyder, at de vil købe bil. Men de forholder sig åbent til, om det bliver nødvendigt. Jeg spørger til, hvad de forestiller sig, når børnene bliver større:

Mirjam: Tror du så I ville beholde bilen, når børnene så var så store, at de ikke øh...

Vibeke: Puhh, ja. Åhhh..Det kommer jo an på hvad for nogen vaner vi udvikler. Fordi hvis vi udvikler en masse bil-vaner med at f.eks. vi havde lyst til at tage i sommerhus hver 14. dag eller at..øh..Michael finder ud af det kunne være dejligt at køre over og besøge sin familie og sine venner i Odense hver 14. dag eller vi begynder at få en eller anden bil-ferie-kultur, at så skal vi et eller andet (grin) ned gennem Europa hver sommer eller sådan noget...

Vibeke og Michael er således i en situation, hvor det er vanskeligt at sige noget om, hvordan deres transportmønster vil udvikle sig fremover.

Analytisk opsamling

Vibeke og Michaels situation kan karakteriseres ved, at de har fået mere travlt, efter de har fået Helene. De har mindre tid til sig selv, og hverdagen er præget af flere bindinger. De skal hente og bringe Helene til vuggestue, og af og til må de tage fri for at passe hende, når hun er syg. De oplever det også som en binding, at når den ene gør noget for sig selv i fritiden, så er den anden bundet til at passe barn. Det giver en gensidig afhængighed, som de ikke havde, før de fik barn.

De har begge to ambitioner om at have et interessant arbejde og samtidig dele de hjemlige pligter og hente Helene tidligt i vuggestuen. Det håndterer de ved at skiftes, så den ene arbejder lidt længere, mens den anden tager tidligt fri og henter Helene. Her udnytter de den fleksibilitet, de har i deres arbejde, og kan dermed leve op til deres ideal om, at Helene ikke skal være for længe i institution. Det giver dem også mulighed for at passe hende under sygdom.

De oplever, at det kræver meget planlægning og koordinering at få tingene til at klappe, ikke mindst planlægning af den daglige transport. De gør meget ud af denne planlægning, og de er over-

beviste om, at de sparer tid ved at planlægge dagens aktiviteter nøje. De udtrykker ikke på noget tidspunkt at planlægningen generer dem. Det eneste problematiske er, når der sker noget uventet såsom, at en cykel bliver stjålet. Så bryder den minutløse planlægning sammen.

Michael og Vibeke anvender en kombination af flere forskellige transportmidler i hverdagen. Cyklen bruger de på arbejde og på lokale ture i København. I nærområdet går de ofte med eller uden barnevogn. Af og til bruger de bus, men det er de ikke begejstrede for, så det er primært, når deres cykler ikke fungerer. De bruger også toget f.eks. på ture til Odense. Af og til låner de bil af Vibekes far. Der er ikke meget rutine knyttet til den daglige transport. De står ofte i situationer, hvor de konkret skal foretage et valg mellem forskellige transportalternativer. Det kan dreje sig om, hvorvidt de skal gå eller cykle, men det kan også være et spørgsmål om, hvorvidt de skal spørge, om de må låne bilen eller ej.

Familiens situation med en kombination af mange omsorgsforpligtelser, fleksible arbejdsvilkår og valget imellem en række forskellige transportformer, betyder tilsammen, at hverdagens organisering vanskeligt kan lægges i faste rutiner. Det oplever de som et stort behov for planlægning.

Bilen i familiens hverdag

Netop fordi Michael og Vibeke kun har bil i afgrænsede perioder, og fordi de skal spørge om at låne den, så bliver det tydeligt, hvad deres motivation er for at bruge bil, og hvordan bilrådighed har indflydelse på deres daglige transport.

Som tidligere omtalt, så er det oftest i forbindelse med Vibekes aftenmøder, at hun låner bilen. Men når jeg spørger, om *det* så er begrundelsen for at låne bilen, så fortæller hun, at det bliver kombineret med, at de også bruger bilen til indkøb eller til en weekendtur. Det, at der er flere formål med at låne bilen, gør det mere legitimt at låne den. Samtidig siger de, at “de føler de skal

udnytte det, når de har bil til rådighed”. Det er svært at sige, hvad der kommer først. På den ene side planlægger de en række aktiviteter, der indebærer bilbrug, og på den anden side er det selve adgangen til bil, der får dem til at tænke på, hvordan de kan udnytte denne mulighed. Her er tale om en samkonstruktion mellem konkrete, tekniske muligheder og sociale forestillinger om, hvilke muligheder de har for at udfolde sig, dette ville Knie (1997) også kalde mobilitetsrummet. Det er således et konkret eksempel på en dynamik, der øger transporten i hverdagslivet.

Det er begrænsende for deres bilbrug, at de kun har bilen til låns i visse perioder. Til daglig er deres transport baseret på cykel og gang suppleret med offentlig transport, når det er nødvendigt. Men når bilen står der, bruger de den i flere tilfælde også til de helt korte ture. Der kan ikke gives en simpel forklaring på, hvorfor bilen vælges som transportmiddel i disse situationer. I første omgang argumenterer Vibeke med – både når hun vælger cyklen, og når hun vælger bilen – at det var hurtigst. Men ved nærmere eftertanke kommer hun frem til, at det ville tage lige lang tid. Her knyttes tidsbesparelse nærmest automatisk til valget af transportform og fungerer som et vigtigt og legitimerende argument for at vælge et bestemt transportmiddel. Men det bliver samtidig klart, at den konkrete tidsbesparelse ikke er en tilstrækkelig forklaring på valget mellem bil og cykel, når turen faktisk tager lige lang tid med de to transportmidler. Flere elementer indgår, når man vil nuancere sin forståelse af transportmiddelvalget. Vibeke beskriver, at det er mindre stressende at tage bilen end cyklen. Det er ikke cyklen, der stresser, men det gør det nemmere for Vibeke at stresse sig selv, når hun tramper i pedalerne. Michael beskriver malende, hvor behageligt det er at sætte sig ind i bilen og køre. Her er det nydelsesfulde aspekt vigtigt, og oplevelsen af komfort og “det at forkæle sig selv” er fremtrædende i valget mellem bil og cykel.

Bilen bruges således i nogle situationer, hvor de til daglig ikke anser det for et problem at gå eller bruge cyklen. Det er ikke de

situationer, der får dem til at overveje at købe bil. Michael og Vibekes overvejelser omkring bilkøb er interessante netop, fordi de klart giver udtryk for, at de ville have råd til en bil. Fravalget af bil er delvis begrundet i en økonomisk prioritering, men en række andre overvejelser for og imod bilkøb kommer også frem. De kan låne bil af Vibekes far i praktisk taget alle de situationer, hvor de ønsker det. Når Vibeke alligevel overvejer et bilkøb, så hænger det sammen med, at hun ikke er glad for at være i dette afhængighedsforhold til sin far. Hun knytter det at være voksen til at have sin egen bil. Det forstår jeg som, at hun fastholdes i en ikke-voksen rolle i forhold til sin far, så længe hun låner bilen uden at betale for det. Dette dilemma ville være løst, hvis de i fællesskab ejede bilen.

4. Susanne, Mejse og Astrid

“Hvorfor jeg måske også har anskaffet bilen, det er netop for at kunne gøre lidt mere af det impulsive.”

Susanne er 32 år og bor sammen med sine to døtre, Mejse på 4 år og Astrid på 7 år. De har en tre værelses lejlighed i et stort blokbyggeri i Ballerup. Hun er uddannet akademiingeniør og arbejder 37 timer om ugen i Ballerup Kommune. Hendes årlige indkomst er 200.000 kr. Mejse går i børnehave, og Astrid er netop begyndt i 1. klasse.

Hverdagens aktiviteter og værdier

Susanne fik sit første barn, Astrid, lige efter at have afsluttet sin ingeniøruddannelse. Hun gik hjemme, indtil hun knapt tre år efter fik Mejse. Da barselsorloven med Mejse var forbi, fik hun arbejde som kontomedarbejder i Ballerup Kommune. Hun har været alene med pigerne de sidste 3 år og er eneansvarlig for dem, idet faren kun ser dem et par gange årligt. Hun har de sidste to år taget efteruddannelse om aftenen og er netop blevet ansat i en stilling som ingeniør.

En krævende hverdag

Hun fortæller, at hverdagen som alenemor med to børn og fuldtidsarbejde har været meget krævende især de to sidste år, hvor hun også har taget efteruddannelse i sin fritid. Hun har kun netop haft tid til at nå de praktiske gøremål derhjemme, og det er gået ud over hendes sociale samvær med venner.

Susanne: Alle de venner man havde engang, ikke, de er jo stille og roligt røget fra, fordi man simpelthen ikke har haft overskuddet til at se dem, ikke. Det er ikke mangel på god vilje. Det ...men det kræver også lige lidt overskud at få tid til at drage ud til andre mennesker, ikke.

Ofte er Susanne så træt om aftenen, at spørger børnene “vil du ikke lige lægge dig et øjeblik ved siden af mig mor?”, så falder hun af og til i søvn og vågner først igen næste morgen. Så når hun hverken at lave noget praktisk eller i øvrigt få noget ud af aftenen.

Fritidsaktiviteter prioriteres højt

Susanne giver flere gange udtryk for, at hun prioriterer sunde fritidsinteresser højt. Astrid går til spejder, svømning og musik, og Susanne og Mejse går til mor og barn gymnastik sammen. Om lørdagen går Susanne til jazzballet, og en dag om ugen går hun til aerobic på arbejdspladsen. Hun forklarer, at det er, mens børnene er små, at man kan præge dem og lære dem at bruge fritiden fornuftigt. Det er for sent, når de er 13-14 år. Og så synes hun, det er vigtigt at holde kroppen i form, hvilket er en overvejelse, der også indgår i hendes høje prioritering af fritidsinteresser i en hverdag, hvor hun ofte har mange ting om ørerne:

Susanne: Jo, jeg synes da nok, at der er rigeligt at se til. Øhm det kræver i hvert fald, for at tingene skal køre, så kræver det en del planlægning.

Mirjam: Ja, det kan jeg godt se...

Susanne: Ja [grin] at få tingene til at hænge sammen. Men ..øhm... selvfølgelig.. Altså det var også meget her i vinterperioden, hvor der er fritidsaktiviteter. Det er jo smadder hyggeligt at gå til fritidsaktiviteter, men det kan også være lidt stressende en gang imellem, ikke, fordi at det gør at aftensmad og alt det der, det bliver hurtigt udskudt et stykke tid, ikke, så...Men på den anden side, så synes jeg også at, for mig der er det vigtigt at ungerne også har noget at gå op i, ikke, og lærer at bruge fritiden til noget fornuftigt.

Som Susanne siger, så kræver det en del planlægning at få tingene til at køre. Tidsplanen er ofte presset, når Susanne skal nå at hente børnene efter arbejde, transportere dem til fritidsaktiviteter og derefter lave mad, inden de skal i seng.

Afhængighed af andre

Planlægning er især nødvendig, fordi hun i forskellige situationer er afhængig af andre menneskers hjælp til at passe børnene. Det kræver, at hun har en række aftaler på plads for, at hun kan klare ugens program. Normalt er det Susannes forældre, der træder til. F.eks. henter de børnene og giver dem aftensmad hver torsdag, hvor Susanne skal arbejde til klokken 18.00. Men i den uge, hvor Susanne skrev dagbog, var forældrene på ferie, og derfor brugte Susanne lang tid søndag aften på at ringe rundt og få aftaler på plads for hele den kommende uge. F.eks. skulle hun en aften til møde i mor-og-far gruppen på skolen. Hun har hele tiden været aktivt deltagende i forældresamarbejde på børnenes institutioner og prioriterer det højt, fordi hun synes, det er vigtigt at få en fornemmelse af, hvad der sker i børnenes hverdag. Men det kræver samtidig, at hun får børnene passet. I den konkrete situation kørte hun børnene hen til sin barndomsvenindes mor, hvor de alle tre fik middag, inden Susanne kørte videre til mødet. Om det møde fortæller Susanne:

Susanne: ...det er jo sådan en ting, jeg synes jo egentlig det er meget sjovt at være med til, men øhm det er igen det der, det tager tid og så gør man sig igen afhængig af andre folk, ikke. Fordi...og så især...normalt så ville det igen her være mine forældre, jeg nok ville spørge først.

At finde en balance i hverdagen

Susannes synes, det er vigtigt, at familien har nogen fritidsaktiviteter, så hverdagen ikke bliver for triviell. Hun forsøger at finde en balance, hvor familien får nogle oplevelser, uden at de bliver for stressede. Hun fortæller:

Susanne: Fritidsaktiviteterne, det er jo eget valg kan man sige [..] Ja, man kunne godt nedbringe det [travlheden] ved at skære fritidsaktiviteterne fra, ikke. Men så synes jeg, så får man ikke lige som givet dem de oplevelser. Og så bliver hverdagen måske også lidt...lidt for triviell. Hvis det kun handler om at gå på arbejde, gå hjem og lave mad og godnat og i seng. Det ville hverdagen bestå

meget af, fordi vi ikke drager ud i hverdagen, ikke. Jo, er der en fødselsdag, så gør vi det, ikke. Men ikke bare for hygge, hygge.

I den uge, hvor Susanne skrev dagbog, var der to dage, hvor Astrid deltog i fritidsaktiviteter. De dage nåede Susanne kun at se hende ganske kort om morgenen, og når hun om aftenen skulle på hovedet i seng. Efter sådan et par dage tænker Susanne, at hun "hellere må skrue lidt ned for blusset". Torsdag har Astrid ondt i maven, og Susanne tager barns første sygedag. Susanne tolker Astrids mavepine som et udtryk for, at der har været for meget drøn på, og at Astrid har brug for at slappe af og være sammen med sin mor.

De sidste to år har Susanne brugt en del kræfter på at efteruddanne sig og dermed få et arbejde, der svarer til hendes uddannelsesmæssige baggrund. Og hun arbejder på fuld tid for at forsørge familien. Samtidig fortæller hun om, hvordan hun prøver at nå de basale praktiske ting som opvask og tøjvask i løbet af ugen, hvor fritidsinteresserne ellers er højt prioriteret. Socialt samvær med familie og venner henlægges til weekenderne.

I år skal hun ikke deltage i efteruddannelse i fritiden, og hun fortæller, at det har givet hende et nyt overskud. Hun beskriver det sidste år som en hård tid:

Susanne: Det var en strid vinter [...]. Jeg startede med at være alene med dem, da de var meget små. Og så har jeg så gået en del på skole samtidig med, jeg har arbejdet. Så jeg har sådan et hængeparti, føler jeg, at der er mange steder, jeg ikke har været i lejligheden og skabet derude, det skal du bare åbne, [grin] så vælter tingene ud i hovedet. Så jeg har sådan et hængeparti, der hedder at få ryddet op i skabe og skuffer. [...] Så min tid lige i øjeblikket, den går meget med oprydning, fordi nu! Nu føler jeg ligesom, nu er jeg ved at få overskuddet til at få gjort de ting. Og så skal vi ligesom til at leve igen, hvis man kan sige det sådan, ikke.

Mirjam: Ja, og gøre ting.

Susanne: Og gøre ting og komme ud i weekenderne og...men det er ligesom “nej, jeg..nu skal det altså overståes”.

Susanne giver udtryk for, at hun er nået til et punkt i sit liv, hvor hun er ved at få flere ressourcer. Hun vil gerne have ryddet op i huset og komme til bunds i de skabe og skuffer, hvor der har rodet i flere år. Hun forestiller sig, at der bliver tid til flere sjove oplevelser sammen i “det nye liv”. Det afspejler sig også i familiens transport, som jeg vil komme tilbage til senere.

Familiens transport

Alle familiens daglige aktiviteter ligger inden for en afstand af 3-4 km. Der er et indkøbscenter, når de går over den parkeringsplads, der hører til deres boligblok. Trehundrede meter væk ligger Astrids skole. Mejses børnehave ligger 700 meter væk i den modsatte retning, og ved siden af børnehaven ligger Astrids fritidshjem. Susannes arbejde ligger også i Ballerup 2 kilometer fra hjemmet. Svømmehallen er ½ km. fra hjemmet, jazzballet 1 km. Væk, og spejderhuset ligger længst væk i en afstand af 3-4 km. Det ligger lige ved siden af højhuset, hvor Susannes forældre bor.

Indtil for 14 dage siden har familien klaret deres daglige aktiviteter uden bil. De har primært cyklet, men også brugt bus og tog. Astrid kan selv cykle, og Mejse har siddet bagpå Susannes cykel. De har altid gået, når de skulle handle, for der er kun 200 meter til det nærmeste supermarked. Af og til har de lånt bil af Susannes forældre, når de f.eks. skulle på ture i weekenden. Men nu har de fået bil, og det er i færd med at ændre deres transportmønster på en række måder.

Transporthistorie

Susanne er vokset op i Ballerup i det højhus, hvor hendes forældre stadig bor. Forældrene har altid haft bil undtagen i korte perioder, hvor de ikke har haft råd til det. Ligesom nu var hendes aktiviteter i barndom og ungdom samlet inden for få kilometer, og hun kom næsten altid selv rundt ved at gå eller cykle. Af og til

blev hun kørt i skole om morgenen, men det var snarere undtagelsen end reglen.

Da hun begyndte at studere på DIA i Lyngby, fik hun en times transport, fordi hun valgte at blive boende hjemme. Hun beskriver det som et chok, der virkelig krævede tilvænning. Det tog lige lang tid for hende med bus og cykel, og hun foretrak cyklen:

Susanne: ..det tog samme tid om jeg tog bussen eller cyklede. Men den der uafhængighed, igen, man har på cyklen, den ville jeg altså hellere.

Mirjam: Uafhængighed, hvordan?

Susanne: Med ikke bustider, der skulle overholdes og....det at være en fri fugl og kunne sidde på sin cykel, ikke, i stedet for at bumle. I den der bus. Det synes jeg var rart. Så fik man lidt frisk luft ovenpå sådan en, mange timer man havde siddet på skolebænken og så...

Susanne fortæller, at det ikke specielt var for motionens skyld, at hun cyklede, for det foregik stille og roligt, så hun ikke var drivvåd, når hun ankom til forelæsningerne.

Susanne flyttede sammen med sin kæreste, inden hun var færdig med studierne, men på det tidspunkt havde de ikke råd til bil. Hun fortæller, at hun ikke gik og savnede en bil, fordi "man vidste bare, at det var der slet ikke råd til, så det var der ingen grund til at gå og savne". Men da de havde fået Astrid, og hun var blevet 9 måneder gammel, købte de en bil.

Mirjam: Hvad tror du fik jer til at købe den? Var det...lige på det tidspunkt. Kan du huske, hvad I snakkede om?

Susanne: Jamen det var...det var også..øh..at nu havde vi ligesom at der...nu var pengene til det og...det var altså trods alt noget nemmere at komme rundt, når man havde hende. Det var simpelthen...Det var grunden.

Hun siger eksplicit, at de købte bilen, fordi de havde fået Astrid. Men hun fortæller ikke om ét særligt transportbehov, der nødvendiggjorde bilkøbet. Hun forklarer det med, at det blev nemmere at komme omkring især med den lille. Bilkøbet betød også, at hendes mand, der tidligere havde taget offentlig transport på arbejde, nu brugte bilen, hvis Susanne ikke skulle bruge den. Susanne fortæller, at hun “lige kom til at smage, hvordan det var at have bil”, inden de blev skilt, og hendes mand beholdt bilen.

Familien har netop fået bil

Lige siden Susanne blev skilt, har hun ønsket sig bil, men hun har ikke haft råd til det. Da jeg interviewede Susanne, havde hun købt bil for en måned siden. Hun fortæller, at børnene er den direkte grund til, at hun har anskaffet bilen. Især fordi det kan være vanskeligt at besøge venner om aftenen og skulle hjem med to trætte børn. Hvis hun kun havde været sig selv, tror hun ikke, at hun ville have købt en bil.

Susanne: Altså nu med bilen, det er da også helt klart fordi jeg har de to. Jeg er da ikke sikker på, hvis jeg bare var mig selv, fordi så var det nemt nok at hoppe på cyklen, altså. Og så lige cykle til den anden ende af Ballerup, ikke. Men det er igen, er man ude en lørdag eller en søndag aften, som vi forhåbentlig kommer lidt mere til, ikke, så er det altså ikke sjovt at skal...altså med dem hjem midt om aftenen, vel.

Mirjam: Nej, så kunne du bedre putte dem ind i bilen og...

Susanne: Ja. Og så et tæppe over og sige ‘sov’ [grin].

Mirjam: Ja, lige præcis. Bare lige bære dem ned og så....

Susanne: Ja. Selv om det kun er et par kilometer, så er det jo nok til, at det gøre det besværligt en mørk aften. Og de er trætte, ikke, og...

Mirjam: Ja, så det er en af grundene til at...

Susanne: Ja, at jeg har investeret i den, ikke.

Mirjam: Ja. For det må være lidt af en investering alligevel at skulle ud med?

Susanne: Jo, det...jeg tror jeg gav 20.000 kr. for den, men det er da også...det er da også penge, ikke. Når man kun har én indtægt.

Bilkøbet blev muligt, fordi Susanne havde fået et lille overskud i økonomien. Hun fortæller, at hun ikke ville klatte pengene væk, men i stedet valgte mellem at købe bil og at flytte til en større lejlighed, for hun havde ikke råd til begge dele. Hun valgte bilen, og så flyttede hun lidt om i lejligheden, så børnene kunne få hver deres værelse, og hun selv kunne sove i en del af stuen.

Når hun prioriterede bilen frem for en større lejlighed, så hænger det sammen med, at hun regner med, at den vil give hele familien mulighed for at gøre flere ting. Som hun siger i ovenstående citat, så udgør bilens anskaffelsessum en væsentlig del af Susannes indtægt, så det er udtryk for en hård prioritering og et stort ønske, når hun vælger at anskaffe en bil. Hun fortæller også, at hun er indstillet på at sælge den igen, hvis økonomien ikke holder.

Lettere at komme hjem om aftenen

Susanne synes, det er meget lettere at komme hjem med børnene om aftenen, når hun har en bil. Som tidligere nævnt, så er mange af vennerne faldet fra, fordi hun ikke har haft ressourcer til at se dem. Hun forestiller sig, at kombinationen af, at hun nu har bil, og at hun får mere tid, fordi hun ikke går på skole i fritiden, vil betyde, at de i højere grad vil se andre mennesker f.eks. lørdag og søndag aften. Dermed håber hun også på at få noget af den voksenkontakt, hun har savnet. Samtidig synes hun også, det er lettere at bede andre om at passe børnene, når hun selv skal noget om aftenen, hvis hun selv kan køre dem hen til den, der skal passe dem og hente dem igen. Hun synes, at det er mindre besværligt for andre at passe hendes børn på den måde. Derved føler hun at hun ligger andre mindre til byrde.

Mulighed for flere fritidsinteresser

Allerede nu har bilen betydet, at de har kunnet vælge flere fritidsaktiviteter det kommende efterår, end hvis transporten skulle have foregået på cykel.

Mirjam: Men en almindelig mandag så, hvor Astrid skal til spejder og Mejse skal til gymnastik, hvordan får du så normalt det til at klappe?

Susanne: Ja. Det er jo så en af de ting, jeg kun kan gøre fordi jeg har fået bil, kan man sige. Fordi...Og der henter jeg dem i institutionen og lige hjem og får lidt og spise. Og så kører jeg Astrid til spejder, for der skal hun være klokken 18.00. Og det er som sagt i den anden ende af Ballerup. Og så kører Mejse og jeg tilbage, fordi at Mejses gymnastik starter klokken 18.30. Så der har vi lige en halv time.

Spejder og mor-og-barn gymnastik foregår samtidig, og med bilen kan Susanne netop nå at hente børnene, og familien kan få spist, inden hun skal aflevere Astrid til spejder og så køre til mor-og-barn gymnastik med Mejse. Både gymnastikken og spejder slutter klokken 19.30, så Astrid skal vente 10 minutter på at blive hentet, når spejder er forbi. Men så har Susanne en aftale med sine forældre om, at de kigger ned til Astrid, mens hun venter, da de bor lige ved siden af spejderhytten.

Hente...bringe..og arbejde - forskelle mellem bil og cykel

Det at hente og bringe børnene til institutionerne og selv køre på arbejde, synes Susanne, har fungeret godt ved brug af cykel:

Susanne: ...man kan sige, til og fra arbejde, det kunne jeg rimelig nemt klare, ikke. Det er nok aktiviteterne bagefter. Det er i fritiden, at jeg har brug for bilen, ikke.

Når Susanne følger Astrid i skole, så cykler Astrid selv og Mejse sidder bagpå Susanne. Selv om de har fået bil, så starter morgenen stadig med, at Susanne cykler til skole med Astrid. Det gør hun, fordi Astrid skal have cyklen med i skole:

Susanne: ...Jeg kan godt lide hun har cyklen med, fordi at sådan en rygsæk, selv om hun ikke har ret mange bøger, så er den jo altså rimelig tung. Og for de små rygge der, ikke, og kammeraterne de cykler også, så...hun går der mutters alene og med den

tunge rygsæk, så derfor synes jeg, det er rarest hvis hun også cykler, ikke. Det er også derfor jeg gør alt det her, fordi jeg synes det er rart at hun har cyklen med.

Når Astrid skal fra skole til fritidshjem, hvilket er en tur på ca. 1½ kilometer, så er det rarest for hende at have cyklen til rådighed. Hun kan cykle inde i boligområdet, hvor der ikke kører biler, så trafikalt set er det ikke en farlig tur, fortæller Susanne. Astrid har så cyklen med til fritidshjemmet, og det betyder, at hun også må cykle hjem, for Susanne har endnu ikke anskaffet en “dime”, så cyklen kan komme bagpå bilen.

Mirjam: Nå, men det vil sige så cykler du ned og henter dem. Fordi hun er på cykel?

Susanne: Ja! [...] Der prøver jeg at køre det sådan, at når jeg kommer hjem, så vurderer jeg vejret og så [grin] så ser jeg, er det godt vejr, er det tørvejr faktisk, ikke, så cykler jeg ned, fordi så kan jeg cykle med Astrid hjem. Det synes hun...Ja, det første stykke tid jeg lige, de første par uger jeg havde bilen, der kørte jeg altid i bilen ned, og så skulle Astrid cykle alene hjem. Og det var jo dejligt nemt for mig, men hun kunne godt blive sådan lidt muggen over, at “nå nu kom jeg lig og hentede hende og så skulle hun for resten lige cykle hjem alene, ikke.” Så det gav sådan lidt surmuleri og lidt konfrontation, ikke. Så det...jeg undgår de der konfrontationer, faktisk ved at cykle derned. Men altså jeg er så lidt egoistisk, at regner det eller er det dårligt vejr, så tager jeg altså bilen og så må hun altså cykle hjem [grin].

Som det fremgår af citatet, så er det lidt af et dilemma for Susanne, om hun skal cykle ned og hente børnene, eller om hun skal tage bilen. Det er en afvejning mellem hendes egen og Mejses komfort, i forhold til det, at Astrid har nogen at følges med hjem fra fritidshjemmet. Nu, hvor Susanne har haft bil i omkring en måned, er det ca. en gang om ugen, at hun har valgt at tage bilen, fordi det var dårligt vejr.

Bilen giver Susanne en følelse af uafhængighed

For Susanne er det meget vigtigt, at bilen giver en følelse af uafhængighed. Hun fortæller, at hun tidligere har haft adgang til bil, idet de ofte er blevet kørt hjem af hendes far, og hun har også haft mulighed for at låne bil af forældrene:

Susanne: ...Altså nu, vi var jo privilegerede før, fordi som sagt, min far hentede os tit. Og skulle vi langt væk, så men så kunne vi også låne hans bil. Så vi har da kørt, men det er nok den der uafhængighed, der også er en god følelse, ikke. Fordi det der med ALTID at være afhængig af andre mennesker, ikke. Både med pasning og bil og...det kan man altså godt få fis af, selv om at folk de...de gør det af en god mening og gerne vil og alt det der, så føler man selv, det ikke er særlig tilfredsstillende altid at være så afhængig af andre mennesker, ikke.

Både Susannes forældre og en række andre mennesker vil meget gerne hjælpe både med børnepasning og transport. Og Susanne er på mange måder afhængig af hjælp f.eks. til at få børnene passet, når hun skal arbejde til kl. 18.00 om torsdagen, eller hvis hun skal til møder om aftenen. Hun føler, at hun i så mange forskellige sammenhænge er afhængig af andre og har meget få ressourcer til selv at hjælpe andre:

Susanne: Og man giver aldrig rigtigt noget igen, vel. Man er bare altid den der kræver, hvis man kan sige det sådan.

Måske netop derfor føler hun det meget tilfredsstillende, når hun kan klare ting selv og dermed kan være lidt uafhængig af andre. For Susanne betyder bilen, at hun ikke længere behøver at blive kørt hjem af sin far, og at hun heller ikke behøver at låne bilen, når hun f.eks. skal på tur i weekenden. Det er som nævnt også nemmere for hende at få børnene passet, når hun lige kan komme forbi med dem i bil hos den, der skal passe dem, og så hente dem igen senere. Det betyder, at hun er mere selvhjulpen.

Bilen og det impulsive

Bilkøbet hænger også sammen med, at Susanne for første gang i flere år ikke uddanner sig ved siden af sit arbejde og derfor ikke skal læse i weekenderne. Hun regner med, at den ekstra fritid til-lige med, at de nu har bil, vil betyde, at familien får gjort flere ting sammen i weekenderne.

Susanne: ...hvorfor jeg måske også har anskaffet bilen, det er netop for at kunne gøre lidt mere af det impulsive, som man ikke har været...altså det jeg forestiller mig, det er ...det er nok mest i sommerperioden, man gør sådan nogen.. Det jeg forestiller mig, det er at man lige: ahh, nu er det dejligt vejr, lad os tage til stran-den, ikke. Og øhm så, ja så skal vi ned og have bus 400 og det..[grin]. Alle de besværligheder- Man slæber på køletaske og strandudstyr og... Det er da sådan nogle ting, jeg forestiller mig, at vi har chancen for nu, ikke, og kunne gøre det der med, skal vi ikke bare lige!

Hun fortæller videre, at hun gerne ville investere i et telt, så de kan tage på campingture i weekenderne. Det er netop de impuls-i-ve ting, hun har lyst til at gøre. Susanne forestiller sig, at bilen bliver adgangsporten til oplevelser, som familien ikke før har haft ret mange af, fordi det bliver lettere at komme af sted, når hun ikke skal slæbe på bagage og indrette sig efter busplaner.

Susanne: Også bare den der frihed og sidde bag et rat, ikke, og så bare kan gøre hvad man vil.

Bilen kommer her til at symbolisere det frie og impulsive liv, der står i kontrast til det meget planlagte liv, familien fører til daglig, hvor de er nødt til at følge et ret stramt tidsskema for at kunne nå det hele og få hverdagen med arbejde og fritidsinteresser til at hænge sammen.

Susannes forhold til bilen

Susanne beskriver sit forhold til bilen som at "bilen er et trans-portmiddel og ikke andet". Det gør hun med henvisning til, at hun

har det samme forhold til sin bil, som hendes far altid har haft. For ham er bilen "et transportmiddel med fire hjul og et rat". Den opfattelse af bilen, som Susanne lægger afstand til, er bilen som prestigeobjekt og bilen som en genstand, man interesserer sig for på det tekniske eller æstetiske plan. Hun siger direkte, at hun ikke vil binde for mange af sine penge i en bil, fordi hun har andre ting, hun hellere vil bruge pengene til. Men bare fordi bilen ikke symboliserer prestige for Susanne, så har den alligevel en symbolsk værdi; den er ikke kun "fire hjul og et rat". Som jeg har vist i de foregående afsnit, så symboliserer bilen både uafhængighed af andre og drømme om et liv, hvor familien gør flere ting sammen. Men det er mere selve det at have en bil, der giver disse muligheder. Uafhængigheden og muligheden for at gøre ting spontant afhænger ikke af, at de har en fin og dyr bil. Når jeg spørger til, hvilke ting ved bilen der er vigtige for Susanne, fortæller hun:

Susanne: ...Altså skal du overhale, jamen så skal du også komme derud af, ikke, hvis du skal ud...og det er sådan noget...lidt bedre motor og en der ikke larmer så meget, og [...] det er køreegenskaberne og lidt mere sikkerhed, ikke. Med lidt airbag og sådan noget, det synes jeg også betyder noget. Jeg kunne da forestille mig, hvis man engang havde 50-60.000 kr. eller sådan noget. En bil i den klasse der.

Hvis hun havde haft bedre råd, ville hun gerne have en bedre og dyrere bil primært for at få en mere sikker bil med mere motor-kraft. Men hun tror aldrig, hun ville bruge penge på at købe en helt ny bil.

Miljø

Når jeg spørger Susanne om, hvad hun kommer til at tænke på, når jeg siger 'miljø', så kommer hun ind på en lang række forskellige ting lige fra sit arbejde med Agenda 21 til brug af miljøvenlige vaskemidler. Bilens påvirkning af miljøet er noget af det første, hun trækker frem.

Holdninger og handlinger på transportområdet

Susanne er meget bevidst om, at bilen "påvirker miljøet i den forkerte retning", som hun formulerer det. Hun fortæller om, hvor forarget hun blev, da hun for ca. fem måneder siden hørte en udsendelse i radioen, hvor folk ringede ind og ikke kunne forstå, at biler forurenede og sagde, at "det var noget opreklameret lort".

Susanne: Jeg nyder min bil, men inderst inde har jeg da lidt dårlig samvittighed over [grin] at have sådan en, fordi det er da ikke særlig smart. Og der kommer flere og flere af dem, ikke. Men der var ikke én (i radioudsendelsen) der havde dårlig samvittighed over de havde bil.

Så Susanne har lidt dårlig samvittighed over sin bil og fortæller også, at hun egentlig synes, at det er noget svineri med de korte ture - f.eks. de 700 meter hun kører ned til børnehaven og fritidshjemmet - når hun lige så godt kan hoppe på sin cykel, som hun siger. Men alligevel påvirker hendes holdninger til bilkørsel ikke hendes egen adfærd:

Susanne: At der var nogen af de der småture, dem kan man egentlig lige så godt klare på en cykel, ikke. Så..jeg vil ikke sige...altså jeg tænker over, at man bør egentlig ikke have bil, men om det påvirker mig i hverdagen, det gør det nok ikke nok. Nej.

Andre aspekter af miljø

Susanne beskriver miljøproblemerne i det, jeg vil kalde et risikoperspektiv. Hun mener, der er nogle faresignaler, som befolkningen ikke tager alvorligt. For at vi skal tage det alvorligt, vil det ifølge Susanne kræve, at problemerne rammer os på en måde, hvor vi selv eller vore nærmeste bliver berørt af dem. Hun omtaler farer som ozonlaget, hvor flere og flere får kræft, men hvor den enkelte tænker at "...det rammer jo nok ikke mig. Det er sådan noget, de andre snakker om, ikke."

Susanne berører en række forskellige aspekter af miljøproblematikken. Hun fortæller, at hun køber økologisk mad engang imel-

lem afhængig af, hvor mange penge hun har. Hun tror ikke, der er en sundhedsmæssig forskel, men gør det for naturens skyld, for at der ikke skal komme sprøjtegifte ud i naturen. Hun køber altid miljørigtige rengøringsmidler. Hun skælder sine forældre ud, når de åbner for radiatoren og åbner vinduet samtidig, og selv forsøger hun at spare på elektriciteten både for miljøets og regningens skyld, som hun siger.

Fremtidsforestillinger

I den nærmeste fremtid håber Susanne på, at familien vil få mere tid til at se venner og gøre ting sammen i weekenderne. Dels har hun fået bedre tid nu, hvor hun ikke længere går på skole ved siden af sit arbejde, dels har de nu bilen, som hun synes gør det nemmere at besøge andre især om aftenen, og hun forestiller sig også, at det er meget lettere at gøre impulsive ting som at tage på camping i weekenden eller på stranden, når de kan bruge bilen.

På længere sigt håber hun, at hun altid vil have mulighed for at have en bil. Og så vil hun gerne rejse noget mere gerne på storbyferie, når børnene bliver så store, at de kan have glæde af det. På spørgsmålet om, hvorvidt hun gerne vil flytte, fortæller hun, at hun er tilfreds med lejligheden, som den nu er indrettet, men hun har altid haft drømmen om at bo i et rækkehus, fordi det ville være dejligt med en have. Hun er meget tilfreds med at bo i Ballerup, men kunne godt tænke sig at flytte et andet sted hen en gang med tiden bare for at få lidt luftforandring.

Analytisk opsamling

Susanne er blevet interviewet inden for den første måned efter, hun har købt bil. Det betyder, at hun stadig kan huske i detaljer, hvordan hverdagen formede sig, før hun købte bilen. Hun er også meget bevidst om, hvilke begrundelser hun havde for at anskaffe bilen. For mig giver det mulighed for at studere den overgangsfase, det er, når man får bil. Netop i den fase, hvor forandringen sker, bliver det tydeligt, hvilke praktiske forskelle der er mellem at have bil og ikke have bil, og de forestillinger og betydninger,

Susanne knytter til det at have bil, kommer frem. Det skyldes, at det endnu ikke er blevet en vane at have bilen. Susanne er stadig i gang med at etablere nogle nye transportvaner og overvejer i den forbindelse, hvad der er praktisk og muligt i forskellige sammenhænge.

Susanne fortæller, at hun har anskaffet bilen, fordi hun har børnene. Hvis hun kun havde været sig selv, ville det være nemt nok med cyklen. Der er en række situationer, der er vanskelige uden bil: Når de skal nå hjem og spise og så til fritidsaktiviteter om aftenen, når hun skal hjem med børnene sent om aftenen fra besøg hos venner, når hun skal have passet børnene hos andre, og når de skal på ture i weekenderne. Transporten, når hun afleverer og henter børnene og selv tager på arbejde, kunne sagtens klares uden bil, men alligevel bruger hun delvis bilen i de situationer, fordi det er mere komfortabelt. Så når hun først har rådighed over bilen, så bruger hun den i alle de situationer, hvor det ikke er direkte uhensigtsmæssigt.

I den situation, hvor hun kører Astrid i skole, og når hun henter børnene i institutionerne, forsøgte hun i første omgang at bruge bilen. Men nu har hun fundet ud af, at hun i stedet vil cykle, når det ikke regner, fordi hun så kan følges med Astrid hjem. Så i den situation var det mere hensigtsmæssigt for hende at cykle end at bruge bilen.

At kunne klare det, jeg før omtalte som vanskelige situationer, uden at skulle køres af sin far eller at skulle låne bil af ham, giver Susanne en følelse af uafhængighed. I det hele taget så snakker Susanne meget om den uafhængighed, bilen giver hende i forhold til andre mennesker. Denne uafhængighed har en praktisk dimension, idet hun helt konkret slipper for at bede om hjælp i en række situationer. Den følelse af uafhængighed, som hun får gennem bilen, er meget vigtig for Susanne, netop fordi hun er afhængig i så mange sammenhænge i sin hverdag. Den praktiske uafhængighed og den uafhængighed, bilen symboliserer, kan ikke adskilles.

Jeg kan blot konstatere, at der er tale om et meget vigtigt element i forklaringen på, hvorfor det er vigtigt for Susanne at have bil.

Susanne tjener kun 200.000 kr. årligt, og udgifterne til bilen er derfor et udtryk for en væsentlig økonomisk prioritering. Hun siger også, at hun har ønsket sig en bil lige siden, hun blev skilt, men ikke har haft råd, og at hun håber, at hun altid vil have råd til at holde bil. Så bilkøbet er et udtryk for et ønske, Susanne længe har haft. Hun er nu kommet i en situation, hvor hendes økonomi er forbedret en lille smule. Samtidig er hun blevet færdig med at gå i skole ved siden af sit arbejde. Hun giver udtryk for, at hun står ved et vendepunkt, hvor der fremover vil blive mere tid til alt det sjove - til "at leve", som hun siger. Dette vendepunkt kommer rent praktisk til udtryk ved, at hun rydder op i skabe og skuffer og maler lejligheden. Det ser jeg som en måde at rydde det gamle af vejen på. Og så køber hun bilen, som for hende er et løfte om en lettere hverdag, og som symboliserer frihed, uafhængighed og nye muligheder. Den skal være til at virkeliggøre de drømme, hun har om, at familien kan have det sjovt sammen.

Bilen står som nævnt for en række positive ting, men Susanne er samtidig opmærksom på, at biler ikke er gode for miljøet. Hun har lidt dårlig samvittighed over at have bil og bliver forarget over mennesker, som ikke er opmærksomme på, at biler forurener. Men samtidig fortæller hun, at hendes holdninger til biler og forurening ikke har indflydelse på hendes adfærd. Det er interessant, at hun skelner mellem, om man er bevidst om, at man forurener eller ej, mens det er acceptabelt, at det er svært at omsætte sine holdninger til handling, når hverdagen banker på.

5. Bent og Lisbeth

"Vi bruger det vand der skal til og så heller ikke mere"

Bent og Lisbeth bor i eget hus på en villavej i Emdrup. Bent, der er 49 år, er maskinmester og leder en arbejdsgruppe på 12 personer. Lisbeth, der er 54 år, er bankuddannet og arbejder i receptionen i en bank i København centrum. De arbejder begge to på fuld tid. Deres samlede husstandsindkomst er 600.000 kr. De har boet i huset i Emdrup i 17 år, og her er deres børn vokset op. De har en datter på 24 år og en søn på 21 år. De er begge flyttet hjemmefra, men sønnen, der er i militæret, kommer normalt hjem i weekenderne.

Hverdagens organisering

Hver morgen starter med, at de står op ved seks-tiden og spiser morgenmad sammen. De fortæller, at det fælles morgenbord er noget, de har holdt fast i gennem hele deres samliv, også med børnene, da de boede hjemme. Bent cykler på arbejde kl. 6.45, og Lisbeth går ned til S-toget kl. 7.35. Så er dagen i gang. Jeg spørger, om de har travlt i hverdagen:

Bent: Jaaa, der er sgu meget i perioder. Altså hvis vi ser det fra arbejdsvinklens side, ikke, travlheden på arbejde medfører jo rent faktisk, at man ikke laver lige så meget herhjemme.

For Bent veksler det meget, hvorvidt han har travlt på arbejde. Og han ser en klar sammenhæng mellem, hvor meget energi han bruger på sit arbejde, og hvor mange kræfter han har tilbage til at gøre ting derhjemme. Lisbeth skiftede arbejde for knapt et år siden, og det har betydet, at hun nu er meget mindre stresset. Alligevel sætter hun pris på sine aftener derhjemme:

Lisbeth: Altså jeg vil nok sige, altså jeg...altså når jeg er hjemme, så er jeg svær at...lige som også, jeg er ikke vild med at skulle...Jov, hvis jeg skal noget i løbet af ugen, om aftenen, nå jo, men en enkelt aften kan...det er i orden. (grin) Hvis det så lige pludselig er et par gange eller noget, så synes jeg, SÅ nu er det ved at være nok.

Mirjam: Ja. Så bliver det for meget?

Lisbeth: Ja, det...

Bent: Det rykker jo rundt på hverdagen.

Lisbeth: Jeg ved ikke, jeg er nok et vanemenneske, meget.

Bent siger, at hverdagen er sådan rimeligt belagt, og de giver begge udtryk for, at de har travlt, selv om de samtidig kan huske, at de havde mere travlt, da børnene boede hjemme. I kraft af sit nye job har Lisbeth fået så meget overskud, at hun har bestemt sig for at gå til engelsk to aftener om ugen til efteråret.

Hverdagens praktiske opgaver

Lisbeth karakteriserer sig selv som et vanemenneske. De praktiske aktiviteter i deres hverdag er i høj grad lagt i faste rammer.

Lisbeth: ...mønsteret har været, at øh jeg lavede mad, når jeg kom hjem, som regel. Hvis jeg ikke...hvis jeg kom sent hjem, jamen så var det Bent, der lavede mad, men ellers så vaskede han op. Og så når han havde vasket op, ja så var det mig, der kom til igen. Så smurte jeg madpakker, fordi det gad jeg altså ikke om morgenen, det ræs.

De har deres faste opgaver. Lisbeth laver mad, Bent står for opvasken, og Lisbeth smørrer madpakker. Men det er ikke mere fast, end at Lisbeth hjælper med at tørre af, og Bent laver mad, når Lisbeth kommer sent hjem.

Større indkøb, tøjvask, og haven ordnes som regel i weekenden. Lisbeth fortæller, at hun altid vasker og stryger i weekenden:

Lisbeth: Altså dengang børnene boede hjemme, der havde vi jo endnu mere travlt. Og så har jeg...jeg ved ikke...jeg kan ikke rigtig komme ud over det med...altså jeg behøvede jo ikke vaske tøj i weekenden. Men det er igen noget med, at det sidder sådan i hovedet på mig, nå ja men du skal jo bare vaske, man må jo hellere samle sammen, ikke. Og så især nu, især nu når Jonas han kommer hjem i weekenden, så har han vasketøjet med.

Tidligere var det en nødvendighed, at vask foregik i weekenden, for der var ikke tid til hverdag, men nu er det snarere en vane, som Lisbeth ikke kan sætte sig udover.

Storindkøb foretager de som regel i weekenden. Indkøbene foregår efter “et særligt mønster”, som Lisbeth siger. En række varer som f.eks. vaskepulver og kaffe køber de altid på tilbud. De køber så meget, at det passer med, at varerne kommer på tilbud igen, når de er ved at løbe tør. Der er bestemte varer, som de køber i henholdsvis Brugsen, Netto og ISO. Jeg kommenterer, at det er meget forskelligt, hvor strukturerede mennesker er omkring deres indkøb, og Bent konstaterer, at “vi hører nok til i den mere strukturerede del”.

Familiens værdier, holdninger og principper

Hjemmet som projekt

I den tid Bent og Lisbeth har boet i huset, har de løbende foretaget forbedringer. I kraft af sit arbejde kan Bent selv udføre næsten alle forbedringerne. For øjeblikket er de i gang med at renovere badeværelset. Efter interviewet fik jeg lov til at se deres næsten helt nye køkken. Det er specialdesignet og har kostet omkring 100.000 kr. De har brugt meget tid på at sætte det i stand. De fortæller, at de har brugt de penge, som de syntes var nødvendige, for at det kunne blive “helt rigtigt” og udført i en høj kvalitet.

Optimering af ressourceforbrug

Bent og Lisbeth holder løbende øje med, hvor meget de bruger af varme, el, og vand. Bent har en bog, og hver den første går han ned og læser målerne af. De kan tydeligt se, når der sker ændringer i deres forbrugsmønster:

Lisbeth: ...èn ting vi kunne se rigtig meget ved, det var da vi skiftede vores kummefryser, som vi har købt i '74.

Bent: Ja, det er faktisk rigtig, der faktisk..hold da kæft.

Lisbeth: Dét gav rigtig mange penge. Eller rigtig..det var meget vi sparede så. Vi købte så en lavenergi...super lavenergi, sådan var det den hed.

Bent: Altså det..ja. Det gav næsten 400 kwt om året.

Ligeledes sparede de både strøm og vand, da de skiftede deres vaskemaskine, som også i dette tilfælde blev til en super-lavenergi-vandbesparende model. De kunne også se det på elforbruget, da deres børn flyttede hjemmefra, og der blev en hårtørrer mindre i huset. De har installeret elektronisk varmestyring i huset, så der f.eks. ikke er varmt vand om dagen, når de ikke er hjemme. Og gennem årene har de efterhånden fået nye døre og termoruder i vinduerne og fået isoleret lidt ekstra på loftet.

Bent og Lisbeth har således løbende optimeret på deres brug af ressourcer. Jeg fornemmer, at de er lidt stolte af, at de har så godt styr på deres ressourceforbrug, for Lisbeth kommer selv ind på det. Mens vi er igang med at tale om noget lidt andet, siger hun:

Lisbeth: ...det der med, at vi har...og så ved vi nøjagtig f.eks....nu kan vi lige så godt, når vi er inde på det (grin)...altså hvor meget strøm vi bruger, hvor meget varme...

Mirjam: Det holder I styr på?

Bent: Det kan du bande på..

De optimerer på deres ressourceforbrug, men de er meget opmærksomme på, at det ikke er noget, der skal gå ud over komforten i dagligdagen. Det kan bedst illustreres omkring deres vandforbrug. Bent fortæller, at han er holdt op med at lade vandet løbe, når han børster tænder, fordi børnene kom hjem og kommenterede det. Lisbeth forklarer, at det med at spare på vandet, 'det er jo noget man sådan har fået printet ind'. Jeg spørger til deres vandforbrug i øvrigt:

Mirjam: Er det så også i køkkenet, at I sparer på vandet eller?

Lisbeth: Nej, det tror jeg ikke jeg gør. Der bruger jeg det vand, jeg skal bruge.

Bent: Ja. Altså der er ikke noget med, at vi samler vand op og bærer ud i haven og alt det her, vel.

Lisbeth: Nej, nej, sådan er vi heller ikke.

Bent: Nej, vi bruger det vand, der skal til, ikke, men heller ikke mere.

Her lægger de kraftigt afstand til den type mennesker, “der samler vand op og bærer det ud i haven”. Det forstår jeg som et billede på mennesker, der profilerer sig på at være miljøbevidste, og som efter Bent og Lisbeths opfattelse lider afsavn på deres komfort for miljøets skyld. Det er et generelt princip for Bent og Lisbeth, at de ikke vil frådse med ressourcerne; til gengæld må det ikke gå ud over komforten.

At undgå det unødvendige

Lisbeth fortæller, at de er holdt op med at bruge skyllemiddel, fordi det er unødvendigt. Det startede med, at Lisbeth købte nye håndklæder og fik at vide, at de ikke skulle have skyllemiddel, for så ville de suge dårligere.

Lisbeth: Og så holdt jeg op med det.

Bent: Og dårligt for miljøet, så det passer jo fint. [..]

Lisbeth: ...vi savner det ikke. Så dét har været noget, man er blevet, blevet...troet at det skulle have, fordi så kom det til at dufte godt og...jamen det øh...det har man altid troet.

Mirjam: Men det er vel bare, altså..ekstra kemikalier.

Lisbeth: Jamen det er spild, simpelthen.

Beslutningen om at holde op med at bruge skyllemiddel sker i en situation, hvor Lisbeth får at vide, at det ikke er godt for håndklæderne. Hermed bliver der sat spørgsmålstegn ved noget, hun “altid har troet, at man skulle gøre”. Men samtidig ser jeg det som afgørende for, at de holder op med at bruge skyllemiddel, at det

passer ind i forhold til deres øvrige værdier og holdninger. Skyllemiddel kan betragtes som overflødigt, de kan spare penge ved at undlade det, og så er det skadeligt for miljøet. Mange forskellige elementer støtter op om, at det er en god idé at holde op med at bruge skyllemiddel, og derfor synes det oplagt, at de ændrer adfærd på det område.

Tørretumbler har de valgt fra, fordi det er “spild af god energi”, som Bent siger. De synes, det er “helt vildt” at køre med tørretumbler, når man har plads til at tørre tøjet. På mit spørgsmål om det er pengene eller miljøet, de tænker på, så svarer de, at det nok mest er pengene.

Opvaskemaskine har de også valgt fra - dog ikke helt i enighed. Det er især Bent, der syntes, det var unødvendigt med en opvaskemaskine, da de moderniserede deres køkken.

Lisbeth: Selvfølgelig, det kunne da godt være, hvis jeg havde protesteret lidt mere, ok, at vi havde fået en opvaskemaskine. Hvis jeg havde sat...Men altså...når opvaskemaskinen hedder Bent, så kan jeg jo være ligeglad.

Bent har ikke noget imod at tage opvasken, for det er en anledning til at få slappet af:

Bent: Og det hygger jeg mig egentlig meget gevaldigt ved. Jeg står egentlig og slapper af, kan man sige, når jeg står og vasker op, ikke.

Lisbeth: Og førhen, når børnene var hjemme, nå men så var der jo altid en af dem, de gik på skift...

Bent: Står og koger hjernen ned du.

Det kan være en anledning til at hvile hjernen, og tidligere var det en mulighed for at få sig en snak med børnene.

Forklaringer på ressourceoptimering

Det at spare på ressourcerne og undgå at bruge ting, som de anser for unødvendige, er nogle principper, jeg opfatter som grundlæggende for Bent og Lisbeths måde at tilrettelægge deres liv. I forhold til alle de andre familier jeg har interviewet, og i forhold til andre undersøgelser af, hvordan familier forholder sig til deres ressourceforbrug (Kuehn 1998), så er Lisbeth og Bent meget konsekvente med hensyn til at få gennemført tekniske forbedringer og dermed optimere deres forbrug af ressourcer. Det gælder alt fra indkøb af hårde hvidevarer til varmestyring. Jeg spørger, om deres fokus på ressourcebesparelser hænger sammen med Bents arbejde:

Bent: Jamen det har jo altid ligget tæt på min, på mit arbejde, ikke...[...]...For det er en af, faktisk en af mine fornemste pligter (grin) det at spare på ressourcerne, ikke. Foreslå altså også energibesparelse, ikke.

En del af forklaringen på deres adfærd er, at Bent har både viden om energi og ressourcer fra sit arbejde og praktisk erfaring med tekniske forbedringer. Men deres princip om at spare på ressourcer kan ikke reduceres til installation af "teknisk fiks". Det gælder også deres adfærd f.eks., at de ikke bruger skyllemiddel, at de ikke frådser med vandet, og at de vælger tørretumbler og opvaske-maskine fra.

Et andet element, som de selv nævner flere gange, er muligheden for at spare penge ved at spare på ressourcerne. Økonomiske besparelser er en stærk motivation, og det bliver tydeligt, når de fortæller om, at de ikke gik op i at spare på ressourcerne, da de boede i lejlighed, hvor alt var fælles, og de ikke havde indflydelse på ressourceforbruget. De siger også, at det primært er for pengenes skyld, at de ikke har tørretumbler. I dag, fortæller de, at de sagtens ville have råd til at have tørretumbler, men de ser ingen grund til det.

At passe på miljøet er også et element, der indgår i deres værdisæt omkring ressourcebesparelser.

Bent: Altså, jeg tror det er meget sundt, at man har en vis..øh sådan holdning til det. Man behøves ikke være fanatiker med hensyn til miljøet. Bare man tænker over hvad der er, man gør indimellem, ikke. Altså spare der, hvor der kan spares, ikke. Uden det selvfølgelig går ud over komforten.

De fortæller, at Københavns vandforsyning har gjort meget for at oplyse dem om, at det er vigtigt at spare på vandet og henviser til, at debatten om miljø i medierne har haft betydning for dem. Men samtidig lægger de vægt på, at “det skal ikke gå ud over komforten”. De lægger i det hele taget afstand fra det, jeg vil karakterisere som “økoflip”, og fortæller også, at de ikke er til sådan noget “kollektiv noget”.

Endelig spørger jeg, om det med at holde styr på ressourcerne er noget, de har lært hjemme hos deres forældre. Det er ikke tilfældet for hverken Lisbeth eller Bent. De fortæller, at man dengang betalte en fast afgift til vandværket helt uafhængig af forbruget. Og gas og olie var meget billigt. Så selv om Lisbeths forældre altid manglede penge, og Bents forældre først fik bedre råd i 60'erne, da hans mor begyndte at arbejde, så var der ikke opmærksomhed på brug af ressourcer som vand, varme, el og benzin. Men idet der altid manglede penge, så formoder jeg, at de har oplevet en generel sparsommelighed, som kan være medvirkende til, at de er så eksplicitte med, at de ikke vil frådse med tingene.

Jeg har nu nævnt en række argumenter for, at Bent og Lisbeth sparer på ressourcerne: For at spare penge, for at skåne miljøet, fordi Bent har erfaringer med at spare energi fra sit arbejde, og fordi de generelt har lært at spare hjemmefra. Men derudover oplever jeg et element, der er svært at indfange rent sprogligt. Jeg har en fornemmelse af, at det i sig selv giver mening for Bent og Lisbeth at have “styr på tingene” og “ikke bruge noget unødvendigt”. Når vi taler om det under interviewet, bliver ressourcebe-

sparelserne til en adfærd, der skal begrundes, dels fordi jeg hele tiden bruger “hvorfor- spørgsmål” omkring det. De svarer mange gange, “sådan gør vi bare”, og “det er jo en vane”, og det siger mig, at det at optimere ressourcer og have fokus på, hvad de kan undvære, for dem er en naturlig del af tilværelsen. De synes, at det er sjovt og tilfredsstillende i sig selv, at det er et element, der giver dem mening i tilværelsen, og at det samtidig er noget de er fælles om.

Således er Lisbeth og Bents måde at håndtere deres ressourceforbrug ikke noget, der kan gives én simpel forklaring på. Der er tale om en række forskellige elementer af forskellig karakter, der spiller sammen. Bents kompetence inden for ressourceoptimering, deres fortolkning og forholden sig til miljødebatten i medierne, privatøkonomiske overvejelser, deres erfaringer fra at vokse op i familier, hvor der var knaphed på penge, og deres lyst til at have “styr på tingene”, kan betragtes som en række elementer, der tilsammen konstruerer den adfærd, Bent og Lisbeth har i dag.

Styr på økonomien

Ligesom de har styr på energi- og vandressourcerne, holder de også styr på økonomien. Lisbeth fortæller, at det startede dengang, deres økonomi var meget stram.

Lisbeth: [...]Vi gemmer bonnen.

Mirjam: Så I ved hvad jeres husholdnings...

Lisbeth: Det kan du bande på. Og vi kan også se, når året er omme og så siger de, at madvarerne ...[..].så og så mange procent. Og så regner Bent efter, jamen det passer (grin)

Mirjam: Det gør det?

Lisbeth: Ja. Vi har sådan en kladdebog eller sådan en vi...og så skriver vi op, hvad vi bruger til gaver og som Bent han siger, vi kan bruge mange penge til frisør, ikke. Eller du ved (grin) Altså vi kan lide det.

Mirjam: Er det for sjov eller er det for...

Lisbeth: Nej, det er blevet en vane.

Bent: Jaa, altså det...jamen jeg tror også det hører med til det som jeg nu egentlig godt vil have, sådan noget struktur, ikke.

Så deres principper om at have styr på ressourcerne gælder også deres økonomi. Det er en vane, fortæller Lisbeth, og Bent siger, at han godt kan lide at have struktur på tingene. Det at have styr på økonomien er ikke længere begrundet i en stram økonomi, og jeg ser det derfor som endnu et argument for, at det “at holde styr på det” giver mening i sig selv.

Familiens transport

Bent og Lisbeth har haft mange år sammen med børn, der er vokset op og nu er flyttet hjemmefra. De har været igennem mange forskellige livsfaser med små børn, der skulle transporteres omkring, en særlig fase omkring etablering af familien i forhold til bolig og arbejde, og en periode med større børn, der skulle i skole, og hvor der skulle fragtes mange dagligvarer for at dække familiens behov. Nu behøver de ikke længere at tage hensyn til børnene, og det er endnu en særlig periode af livet, hvor der åbner sig en række nye muligheder. Jeg vil nu kort fortælle deres livshistorie med fokus på den daglige transport og endelig beskrive deres nuværende transportmønster.

Transport i barndom og ungdom

Hverken Bent eller Lisbeth er blevet kørt omkring i bil af deres forældre, da de var børn. De klarede selv deres transport med cykel, knallert og bus.

I Lisbeths barndomshjem havde de en firmabil, som ikke måtte bruges til privat kørsel. Men det tog hendes far ikke så tungt, så den blev brugt til lidt af hvert. Lisbeth fik kørt en del i sin ungdom, fordi hun kørte lastbil med varer for sin far. Dengang syntes hun, at det var sjovt at køre lastbil, men i dag interesserer det hende ikke at køre bil, for hun fik “kørt kilometer nok”, som hun siger.

I Bents familie fik de bil først i 60'erne, da han var ca. 10 år. Den blev ikke brugt til hverdag. Ikke fordi de bevidst forsøgte at begrænse bilkørslen, men det naturlige var, at bilen stod i garagen i løbet af ugen, og så kørte de den frem om søndagen og vaskede og pudsede den og kørte søndagstur. De havde kaffe med, som de sad i grøftekantene og drak ved et campingbord. Efterhånden begyndte de at bruge bilen til at handle, og det blev med tiden mere almindeligt at bruge den til hverdag.

Bent og Lisbeth købte en bil, da de var i begyndelsen af 20'erne. Det var Bents bil, en Mascot. Den blev ikke købt til et særligt formål, men som Bent siger "det lå vel i tiden, at man skulle have bil".

Så flyttede de fra provinsen til København og fik en tjenestebolig på Bents arbejdsplads. Herefter "holdt bilen jo hele dagen og gloede", fortæller Bent. De brugte den kun, når de skulle besøge Bents mor i Roskilde og til at køre ud og handle, men ellers ikke.

Livsplanlægning uden bil som forudsætning

På det tidspunkt fandt de ud af, at de gerne ville have et hus og skulle spare op til udbetalingen. Samtidig var bilen ved at være fuldstændig rusten:

Bent: ...vi skaffede os af med bilen, fordi aviserne i bunden ikke kunne holde fugten ude mere.

Lisbeth: Nej, fordi den var rusten.

Bent: Men der var ikke noget at gøre. Den var simpelthen færdig, den var FÆRDIG i bunden du. Fuldstændig.

Herefter bestemte de sig for, at de ikke ville have nogen bil. De skrottede bilen og gik ud og købte nye cykler. Beslutningen om, at de ikke ville have bil, blev taget i en situation, hvor en række forskellige elementer spillede sammen: Bilen var rustet op, de havde brug for at spare penge op til en udbetaling, og deres bolig-arbejdssituation var, at de ikke havde brug for bilen til daglig.

Herefter kom beslutningen om, at de ikke ville have bil, til at præge den måde, de organiserede deres liv på. Bents arbejds-transport blev et grundlæggende kriterie for, hvor de kiggede efter huse:

Lisbeth: Og så skulle det være sådan så Bent kunne komme på arbejde inden for en halv time på cykel. Det var DET det hele gik på. Det var sådan udgangspunktet...

Så cyklede de rundt og så på huse. Endelig fandt de det hus, de bor i nu. De fortæller om, hvilke fordele det havde:

Bent: ..skolen lå oppe for enden af vejen, børnenes skole ligger lige heroppe for enden af Mosegårdsvej, ikke. Og der er...

Lisbeth: S-tog...

Bent: Busstation her eller...

Lisbeth: Emdrup endestation. [...]

Bent: Den gamle 19'ner, som nu er 69'er, ikke. Et hav af busser.

Lisbeth: Ja, vi kunne komme alle vegne.

Så kriterierne for et godt hus var, at der var gode forbindelser til kollektiv trafik, kort til indkøbsmuligheder og skole, og at Bent kunne cykle på arbejde på mindre end ½ time. Jeg vil nu komme ind på, hvordan de har tilrettelagt deres transport i forhold til arbejde, indkøb, besøg hos venner og ferieture.

Arbejdstransport

Lisbeth arbejder i København centrum. Fra hun går ud af døren derhjemme, til hun er på arbejdspladsen, tager det ca. 40 minutter. Togturen er på godt 10 minutter, men så skal hun gå lidt i begge ender. I toget kan hun godt lide at kigge på alle de forskellige mennesker. Af og til møder hun også nogen, hun kender i toget f.eks. gamle kolleger. Dengang Lisbeth skulle aflevere Jeppe i børnehaven, før hun tog på arbejde, syntes hun, at arbejds-transporten var et værre ræs:

Lisbeth: ...der skulle jeg møde klokken 8 eller sådan noget. Så jeg skulle...vi skulle med en bus ved 7-tiden, tror jeg. Ellers så stod jeg af dernede på Tagensvej og gik over og afleverede Jonas og så tilbage igen og en bus og ind til byen. Og så stod jeg af på Nørreport og ned og tage et S-tog til Vesterport. Det var et værre ræs, men altså sådan var det.

Mirjam: Men det gjorde heller ikke, at I overvejede bil på det tidspunkt?

Lisbeth: Nej, for jeg kunne jo stadig ikke have den med på arbejde.

Lisbeth fortæller, at hun ikke ville kunne finde en parkeringsplads inde i byen, og hun mener også, det ville tage længere tid at køre derind i bil, end det gør med toget.

Bent cykler på arbejde. Det er en tur på 5-7 minutter. Jeg spørger, om han begynder at forberede sig på sit arbejde allerede på cykelturen:

Bent: Nej, nej. Altså øh, jeg forbereder mig egentlig ikke, mens jeg kører på cykel. Der øh..ja, somme tider kan jeg godt spekulere. Men ellers så bruger jeg øjnene i trafikken, må jeg sige. Altså sørger for ikke at blive kørt ned der. Jeg skal over Tuborgvej om morgenen. Det er rimelig hæftigt. Det er ikke bare at køre over for grønt lys. Der kommer tit nogen over for rødt lys i biler - derude, ikke.

Bent kunne godt finde en parkeringsplads på sit arbejde, fordi han møder så tidligt, men siger, at han aldrig ville køre på arbejde i bil, når han kan cykle derover på 5-7 minutter. Hverken Bent eller Lisbeth mener således, at de ville have nogen fordele af at bruge en bil til deres daglige arbejdstransport.

Indkøb og varetransport

De daglige indkøb har Bent gennem alle årene klaret på sin cykel. Bent har regnet ud, at han hvert år har transporteret 1200 liter mælk hjem på cykel, mens børnene boede hjemme.

Mirjam: Hvordan har du så varerne, hvis det er et storindkøb?

Bent: På cyklen, ja, ja.

Mirjam: Har du så tasker eller...har du organiseret et eller andet smart?

Bent: Ja, eller jeg...Ja, jeg har både en rygsæk og en cykelkurv og to håndtag på styret, du.

Mirjam: Og så bliver der læsset på simpelthen?

Bent: Det kan sagtens lade sig gøre, ja, ja.

Bent fortæller om, hvordan de har kørt til Netto for at spare en krone på mælken, da børnene var små, og der var kartoffelkur. Jeg aner en vis stolthed, når Bent fortæller, at han har slidt et par cykelkurve op. Jeg spørger, om han syntes, det var et problem at skulle transportere varerne på cyklen:

Bent: Overhovedet ikke, nej, nej.

Lisbeth: Næ. Næh, det blev jo en vane. [..]

Mirjam: Jeg synes det er ok, når jeg har husket rygsækken, men hvis jeg har glemt den og så jeg har sådan poser omme bag ved, det synes jeg er...

Bent: Ja. Men det skal man jo huske at planlægge sådan noget, jo.

Så for Bent var det at handle på cyklen ikke et problem. Han havde indrettet sig med en rygsæk og cykelkurv, og som han fortæller mig, så skal den slags planlægges, for at det ikke skal være besværligt. Og så fremhæver både Lisbeth og Bent det, at det blev en vane, som en begrundelse for, at det ikke føltes besværligt. Deres måde at handle på indgår og har i mange år indgået

som et naturligt element i hverdagen, som de ikke stiller spørgsmålstegn ved.

Når de skal købe større ting som f.eks. trælistor hos tømmerhandelen, så klarer Bent også det på sin cykel. Lige nu er de i gang med at sætte et badeværelset i stand og skal have nogle lange lister:

Mirjam: Så det kører du selv med?

Bent: Ja, ja. Det kan jeg sagtens selv have på cyklen. Det er bare at binde dem fast på cyklen. Og så afsted igen. Selvfølgelig er det lidt ulovligt at have de lange, lange kæppe der bagved, ikke.

Både når det gælder transport af dagligvarer og de mindre ting fra tømmerhandelen, så har de organiseret sig, så de klarer transporten uden bil. Til større istandsættelsesopgaver får de leveret tingene fra tømmerhandelen. Tidligere var de i en lang periode med i Dansk Fryse Økonomi (DFØ), hvor de fik kødet bragt til døren i en frysekasse. Det syntes de var smart, men DFØ måtte til sidst lukke, fordi de blev udkonkureret. Men ellers vil de ikke have bragt deres dagligvarer ud, fordi de betragter det som unødvendigt.

Tur til Roskilde

I den uge, hvor Bent og Lisbeth skrev dagbog, skulle de til fest i Roskilde om lørdagen. De tager først S-toget og skifter på Nørreport til regionaltoget. Ifølge dagbogen kan jeg regne ud, at turen har taget en time og tre kvarter, og jeg spørger, om det er rigtigt.

Bent: Jaa, det skal nok passe.

Lisbeth: Jeg ved ikke...vi har ikke regnet på, hvor lang tid det tager. Vi ser bare hvornår det passer med toget...så det passer når vi skal være der.

Det er en selvfølge for Bent og Lisbeth, at de tager toget, og de går ikke op i, hvor lang tid turen tager. Jeg synes, det er tanke-

vækkende, at de ikke interesserer sig for, hvor lang tid turen tager. De er ikke optaget, af at transporttiden er noget, der skal minimeres, men accepterer at "turen tager den tid den tager". Samtidig fortæller de om nogen naboer, der har købt bil, fordi de ofte skal besøge hendes mor i Roskilde. Bent siger: "...det tager da længere tid at komme til Roskilde, når man ikke har bil. Man kan da hurtigt brænde den af på motorvejen". Så selv om de er bevidste om, at man kan spare tid ved at køre i bil, så er det ikke noget, de går og overvejer i forhold til deres egen transport i hverdagen.

Ferierejser

I de år, hvor børnene har boet hjemme, har familien rejst på ferie til udlandet hvert andet år. De andre år har de lejet sommerhus i Danmark. Udlandsrejserne er foregået med fly, mens de har lejet en bil, når de skulle i sommerhus. De synes, bilen er praktisk, når de skal ud til sommerhuset, og når de vil omkring og se noget. Og så er der bagagen "man skal ofte have linned med", som Lisbeth siger. De tager ikke bus på ferierejser, for når hun er på ferie, så gider Lisbeth ikke "sidde og rasle i en bus".

Som noget nyt har de i år for første gang rejst på påskeferie til Rom. Det var en kultur- og gourmet- rejse, og de fortæller med stor begejstring, at det havde været en rigtig dejlig tur. De har også planer om at rejse til Australien, når de skal have sølvbryllup i stedet for at holde en stor fest.

Ville I gerne have bil?

Jeg spørger Lisbeth og Bent, hvorfor de ikke har bil. Her repræsenterer jeg det synspunkt, at det er underligt, at de ikke har anskaffet en bil, når de har pengene til det. De forklarer deres valg:

Lisbeth: Det har vi bare valgt.

Bent: Altså det er ikke øh...det er ikke decideret miljøet, men det er jo heller ikke fordi vi ikke har råd til det.

Mirjam: Nej det er nemlig det?

Lisbeth: På den anden side, så synes vi heller ikke, det...at vi har brug for den, forstået på den måde, at den skal stadigvæk stå her hele ugen.

De svarer, at “det har vi bare valgt”. Bent siger eksplicit, at det ikke er for miljøets skyld og heller ikke, fordi de ikke har råd til det. Lisbeth fortæller, at de ikke har brug for en bil. Deres hverdagsliv er organiseret på en måde, hvor de ikke har brug for bil i deres arbejdstransport, og det vil ærgre dem at have en bil “stående hele ugen”, som de siger. Selv om de har valgt bilen fra, kan de sagtens se fordele ved at have bil.

Bent: Det er klart, har du en bil, så har du også øh et øh noget livskvalitet, det vil sige, at du kan gøre næsten lige hvad du vil, og du kan bestemme dig i løbet af fem minutter, ikke.

Mirjam: Ja, og så kan du tage afsted.

Bent: Det kan vi jo ikke sådan da. Altså hvis vi vil noget, f.eks. vi vil til Arken, så kan vi godt bestemme vi tager til Arken. Men derfor er det ikke sikkert vi kommer derned den dag, hvis det ikke passer med den offentlige transport, vel...[..].. Men det er vi jo sådan ret gode til, kan man sige, at planlægge det, ikke.

De siger, at de *måske* ville komme ud på flere ture, hvis de havde en bil. På den anden side fortæller Lisbeth, at hun alligevel ikke har lyst til at gøre særlig mange ting på hverdagsaftener, fordi hun har brug for aftenerne til at slappe af. Alt for mange arrangementer i løbet af ugen rykker for meget rundt på hverdagen.

Holdninger til biler og bilisme

Lisbeth og Bent har ikke noget principielt imod biler. De har haft bil tidligere, og de siger, at hvis de følte, at de virkelig havde brug for en bil, ville de ikke tøve med at anskaffe en. F.eks. hvis de blev syge og gangbesværede. Og som nævnt tidligere, så lejer de ofte en bil, når de skal på ferie. Lisbeth synes, at der er for mange biler på Lyngbyvejen, hvor der kun sidder én person i hver bil, og mener, at danskerne burde køre lidt mere sammen. Men deres

indstilling er, at “det må folk selv om”, de er ikke optaget af, hvordan andre tilrettelægger deres transport.

Analytisk opsamling

Bent og Lisbeth har et transportmønster, hvor deres daglige transport er baseret på cykel, tog og bus. De har ikke bil og har ikke haft det de sidste 17 år. Dengang valgte de bilen fra i en situation, hvor deres gamle bil var rustet op, og de havde brug for at spare penge op for at kunne købe hus. Siden har de planlagt deres liv ud fra den forudsætning, at de ikke havde bil. Først og fremmest købte de hus udfra den betingelse, at Bent skulle kunne cykle på arbejde, og der skulle være gode forbindelser med offentlig transport til Lisbeths arbejde i København. Dermed har de ikke savnet en bil i forbindelse med deres arbejdstransport.

Da de solgte bilen, købte de nye cykler, og gennem årene har de opbygget kompetencer i forhold til at klare sig uden bil. F.eks. kan Bent handle utrolig meget på en cykel, og ind imellem får de kørt varer hjem f.eks. fra byggemarkedet. De fortæller også, at de er gode til at finde rundt i køreplaner og planlægge ture med offentlig transport. Det er en selvfølge for dem at leve uden bil. Som tidligere beskrevet, så accepterer de, at togturen til Roskilde “tager den tid den tager”. Heraf tolker jeg, at de ikke sætter spørgsmålstegn ved deres daglige transportform, fordi den er blevet en vane.

Bent og Lisbeth fortæller, at de ikke har en bil, fordi de ikke har brug for den. Det er hverken miljøhensyn eller økonomi, der er afgørende for deres valg. Det passer godt ind i deres forbrugsstil og værdisæt i øvrigt. Som beskrevet i afsnittet om ressourceforbrug, så ønsker de ikke at anskaffe noget, de opfatter som unødvendigt, såsom opvaskemaskine og tørretumbler. Og som deres transportsituation ser ud, så synes de, at en bil er unødvendig. De har ikke et problem omkring deres transporttid i dagligdagen, som en bil ville kunne afhjælpe. Så for dem ville en bil primært være noget, der ville udvide deres muligheder for at tage på spontane besøg eller ture i weekenden. Det betyder, at oplevel-

seslyst var en af de ting, der skulle friste dem til at købe bil. Men da de samtidig udtrykker, at deres hverdag er travl og belagt, så er trangen til at have flere oplevelser ikke overvældende, og derfor er der ikke noget, der kan friste dem til at investere i en bil.

Til gengæld lejer de en bil, når de føler, det er nødvendigt f.eks. når de skal i sommerhus. Det stemmer godt overens med den indstilling, de også har på andre områder om, at “det ikke skal gå ud over komforten”. De siger også, at et bilkøb kunne komme på tale, hvis de f.eks. blev syge eller dårligt gående. Så hvis de føler, at de får behov for en bil, så vil de ikke have skrupler med at købe den.

Lisbeth og Bents fortælling om deres hverdagsliv er et eksempel på, at det på mange områder kan lade sig gøre at spare på ressourcer, uden at det går ud over komforten i dagligdagen. Angående strøm og varme handler det om, at de har installeret optimale tekniske løsninger. Det er ikke noget, der kan mærkes i dagligdagen. På transportområdet har de planlagt deres liv, så de ikke føler, de har brug for en bil, og når det gælder vandforbrug, har de ændret deres vaner i dagligdagen, så de ikke lader vandet løbe unødvendigt. Umiddelbart ville jeg karakterisere deres forbrugsstil som et eksempel på voluntary simplicity især, fordi jeg har indtryk af, at de er lidt stolte af at kunne klare sig uden bil. I det hele taget virker det, som om den enkle livsstil, hvor der holdes hus med ressourcerne, er en grundlæggende værdi for dem.

På den anden side går de meget op i, at det ikke skal være ubekvemt at spare på ressourcerne. De lægger afstand til sparsommelighed, der er knyttet til at lide afsavn. Det vil sige, at de vælger mange ting fra som unødvendige, men når de vælger at gøre ting, så sparer de ikke på noget. Det viste sig, da jeg fik lov til at se deres nyindrettede køkken efter interviewet. Som tidligere beskrevet, blev der ikke sparet på noget, da de indrettede køkkenet. Køkkenet udtrykker, at de har god smag og sans for kvalitet og råd til at lave et lækkert køkken. Jeg ser investeringen i køkkenet

som et udtryk for, at de går meget op i deres hjemlige base. Og det er også med til at give dem social status, som andre familier måske opnår ved at have en dyr, lækker bil holdende i carporten. Det stemmer også godt overens med, at de har det, jeg vil kalde et hjemmecentreret familieideal, hvor en vigtig aktivitet er, at de kan lide at gå og lave mad sammen. Det ser jeg som en modsætning til at investere i en bil, der netop symboliserer muligheden for at komme omkring i verden, væk fra hjemmet. Derfor synes jeg, det er meget forståeligt, at Lisbeth og Bent økonomisk set vælger at "satse" på køkkenet og ikke f.eks. på bil.

Kapitel 6: Tværgående analyse

Analysen af det empiriske materiale starter allerede under interviewet, hvor forskeren reflekterer over interviewpersonernes historier og stiller uddybende spørgsmål på grundlag af sin egen forforståelse (Kvale 1996). Analysen fortsætter i familiefortællingerne. De kan læses som en præsentation af empirien, men de har også en væsentlig analytisk dimension, idet nogle forhold er fremhævet, og andre er udeladt. Og hver fortælling afsluttes med nogle eksplicitte analytiske refleksioner. Så analysen har været i gang længe, når læseren går i gang med dette tværgående analyseafsnit.

Min teoretiske forforståelse har som før nævnt været til stede og er blevet udviklet gennem hele undersøgelsens forløb. Teorien, som præsenteres i kapitel 3, er udvalgt på grundlag af problemstillingen, min forforståelse og de spørgsmål, der blev påtrængende gennem det empiriske arbejde. Dermed har teorien ikke en særlig status; analysen er ikke struktureret ud fra det teoretiske perspektiv, men tager primært udgangspunkt i empirien. Den bygger direkte på familiefortællingerne og inddrager konkrete situationer fra interviewpersonernes hverdag. Men den adskiller sig fra de tidligere analytiske refleksioner, idet den går på tværs af det empiriske materiale. Jeg forsøger at nærme mig transportmønstrene som fænomen med særlig fokus på deres etablering og forandring.

Analyserne bygges op omkring to grundlæggende skel, der handler om henholdsvis transportmønstrenes karakter og dynamik. Det første er en skelnen mellem, om familiernes transportmønstre er baseret på bil eller ej. Bilens tilstedeværelse eller fravær i familiens hverdag er det enkelt-element, der betyder mest for, hvordan familiens daglige transportmønster ser ud. Og samtidig er eventuel bilbrug afgørende for, om familien har en mere eller mindre bæredygtig transportadfærd. Det andet skel handler om rutiner og brud: I hvilke situationer bevares de eksisterende transportmønstre, og hvornår forandres de?

Analysen bygger især på empirien fra de fem familiefortællinger, men i enkelte tilfælde inddrages elementer fra baggrundsmaterialet. Det empiriske grundlag for analysen er således dybdeanalyser af interview og dagbøger fra i alt ti familier. Der er tale om en analytisk generaliserbarhed, når jeg argumenterer for, at børnefamiliernes transportmønstrene har nogle særlige karaktertræk i det moderne samfund, og at deres forandring følger nogle karakteristiske dynamikker. De resultater, som jeg kommer frem til, har dermed generel karakter, selv om jeg ikke kan sige noget om deres udbredelse i statistisk forstand.

Analysen består af tre dele. *I første del* beskrives den reorganisering af tilværelsen, der sker, når man får børn. Det undersøges, hvordan det at få børn hænger sammen med en forandring af familiernes transportmønstre, herunder hvorfor nogen anskaffer bil, og andre ikke gør det. *I anden del* undersøges henholdsvis de situationer, der er vanskelige at klare uden bil, og de situationer hvor andre transportformer opleves som mere attraktive. Ved at tegne et billede af en række situationer, der i forhold til transportmiddelvalget repræsenterer to ekstremer, bliver det muligt at få øje på barrierer og potentialer for, at familierne vælger at transportere sig uden bil i hverdagslivet. Hvor analysens to første dele primært handler om de forhold, der motiverer til forskellige valg af transportmidler, så handler *tredie del* om, hvordan transportmønstrene har en tendens til at være selvforstærkende. Selve det, at bilen er til rådighed, betyder, at den bruges i en række situationer, hvor man lige så godt kunne bruge andre og mindre forurenende transportmidler. På længere sigt etableres vaner og rutiner knyttet til de transportmidler familierne har adgang til, og det betyder, at transportmønstrene har med tiden en tendens til at stivne.

1. Konstruktionen af børnefamiliernes transportmønstre

Familiefortællingerne viser tydeligt, at transportmønstrene konstrueres i et samspil mellem en lang række forskellige elementer og hermed understøttes den teoretiske pointe om transportmønstrenes kompleksitet. De meget bevidste overvejelser omkring familiens daglige rejser, tidsbrug til transport, og de økonomiske prioriteringer indgår som enkelt-elementer i forståelsen af, om familierne anskaffer bil eller ej, men de er på ingen måde determinerende. Ved at studere de konkrete situationer er det således muligt at få øje på brud med den forståelse, at der er en overordnet logik baseret på tidsbesparelser og økonomi, der siger, at man anskaffer bil, så snart man har råd til det, og at bilen er det mest tidsbesparende og hensigtsmæssige transportmiddel i alle situationer. Familiefortællingerne viser netop, at der ikke er nogen automatik i forhold til, hvornår og i hvilke situationer familierne²⁷ anskaffer bil, og det er heller ikke entydigt, hvornår de fravælger bilen.

Reorganisering af tilværelsen når man får barn

Alle de interviewede familier giver udtryk for, at deres hverdag forandres radikalt, når de får deres første barn. De fortæller, at de har fået mere travlt, og at hverdagen er blevet mere presset. Michael fra tredje familiefortælling siger, at "tiden er blevet meget knap", og at "hver fem minutter lige skal vendes". Susanne fra fjerde familiefortælling, der er alene med sine to piger, fortæller, at "mange af vennerne stille og roligt er røget fra, fordi der ikke har været overskud til at se dem". Lignende beskrivelser findes hos alle familierne, når de fortæller om tilværelsen med små børn. Der er ikke tale om, at forældrene ikke har lyst til at bruge tid på børnene, for det prioriteres højt i alle familierne. Det handler snarere om, at forældrene oplever, at der stilles forskellige og modsatrettede krav til dem fra de forskellige sammenhænge, de indgår

²⁷ Når jeg i der følgende taler om 'familierne', så er det de fem familier, der er beskrevet i familiefortællingerne.

i. Her ser jeg således eksempler på det, som Røpke (2000) kalder en domænekonflikt (jf. s. 87). Barnet gør sin entré i en tilværelse, der i forvejen er fyldt op af aktiviteter og krav knyttet til de forskellige sammenhænge, forældrene indgår i. Når de så også skal tage sig af et eller flere børn, giver det en oplevelse af øget travlhed og tidspres, specielt i perioden efter barselsorloven, hvor begge parter typisk vender tilbage til arbejdsmarkedet.

I empirien findes tendenser i retning af, at familierne oplever, at de har travlt i hverdagen, og det understøtter den teoretiske beskrivelse af det moderne hverdagsliv som præget af opsplitning og travlhed (jf. s. 72). Udfra empirien kan det generelle pres, som børnefamilierne giver udtryk for, nuanceres, idet tre elementer fremhæves som særligt betydende for, at hverdagen opleves som tidspreset og stressende. Det drejer sig om (1) mange opgaver, (2) mange tidsmæssige bindinger og (3) at skulle være til rådighed konstant. De tre elementer knytter sig til planlægning af dagligdagen og har der igennem indflydelse på familiens transport. For det første bliver der konkret flere opgaver at tage sig af, idet de som forældre skal hente og bringe børnene, passe dem og bruge tid på aktiviteter sammen med børnene. For det andet bliver hverdagen præget af flere tidsmæssige bindinger, fordi man skal hente og bringe inden for institutionernes åbningstider, og der generelt skal tages hensyn til børnenes behov for at sove og spise på bestemte tidspunkter. Her fremhæver flere af interviewpersonerne, at der er opstået en ny gensidig afhængighed: hvis den ene part skal gøre noget alene, så er den anden bundet til at passe barn eller sørge for at arrangere anden børnepasning. Endelig kan det opleves som stressende, at man altid skal være til rådighed. Hvis barnet f.eks. bliver sygt i vuggestuen, kan man risikere at blive kaldt hjem fra arbejde. Det kræver, at man er fleksibel, og at man evt. løbende kommunikerer med den anden part om, hvem der tager sig af barnet.

Barnet bringer således uorden i familiens hverdag, og den tidsmæssige organisering, der tidligere var en selvfølge, brydes nu

op. Der er tale om en meget åben situation, hvor mange af de ting, der ellers var en selvfølgelig del af hverdagen, tages op til diskussion. Når en situation ikke kan håndteres rutinemæssigt vil Berger og Luckmann kalde det 'en problematisk situation', mens Bech-Jørgensen vil kalde det et brud med hverdagslivets selvfølgelighed. Men fælles for disse teoretikere er, at de giver udtryk for, at det kræver en særlig indsats at håndtere situationer, der ikke har en vanemæssig karakter (jf. s. 79 og s. 84). Det fænomen genfindes i empirien, hvor familierne bruger energi på at finde ud af, hvordan dagligdagen fremover skal organiseres. Som en integreret del af denne forandringsproces revurderes familiens transport.

Når familieførøgelse knyttes til bilanskaffelse

Tre af familierne har egen bil, og de fortæller, at der er en sammenhæng mellem deres bilanskaffelse og dét, at de har fået børn. Ikke kun fordi bilen skal bruges til transport af barnet, men fordi familien i den nye situation er hårdere presset tidsmæssigt. I den sammenhæng ser de bilen som en lettelse i hverdagen, idet de kan spare tid, når de skal fra sted til sted, og transporten bliver mere komfortabel. Her udgør bilen det, Læssøe (1999:34) kalder en formildende faktor i hverdagen. Hermed menes, at bilen med sin hurtighed og fleksibilitet kan gøre det nemmere at nå flere ting, og dermed reduceres dilemmaet mellem ønsket om at 'nå det hele' og de oplevede ressourcemæssige begrænsninger (jf. s. 72). Empirien understøtter denne beskrivelse af bilen som formildende faktor, idet der er flere konkrete eksempler på, at bilen hjælper familiernes medlemmer med at opretholde deres aktivitetsniveau i den nye og mere pressede situation. Dette kan nuanceres yderligere, og jeg vil nu trække nogle konkrete situationer frem for der igennem at belyse nogle centrale dimensioner knyttet til bilanskaffelsen hos børnefamilierne.

Bilen giver adgang og åbner muligheder

I nogle situationer er der meget tid at spare ved at bruge bil frem for offentlig transport. Det var tilfældet for Connie fra anden fa-

miliefortælling, der oplever transporttiden som et problem, når hun efter sin barselsorlov vender tilbage til arbejde. Tidligere rejste hun med toget til og fra arbejde, men når hun gerne vil hurtigt hjem til sin baby på ni måneder, som hun synes, hun ser for lidt til, efter hun er startet på arbejde igen, så bliver hun stresset af at bruge over en time på sin arbejdsrejse. I den situation vælger familien at anskaffe en bil, så hun kan komme på arbejde på under ½ time. Bilen repræsenterer her den teknologiske løsning på domænekonflikten: med en hurtigere og mere effektiv transport kan Connie opretholde sit fuldtidsarbejde, der foregår ca. 25 km. fra hjemmet, og samtidig få lidt mere tid sammen med datteren Mette, end da hun tog toget på arbejde. Bilen bliver den formidlende indstans mellem de to verdener.

I andre tilfælde handler det ikke så meget om at spare tid i én bestemt transportsituation, men snarere om overhovedet at få overskud til at komme omkring, når man har små børn. Susanne fra fjerde familiefortælling, der er alene med sine to børn på fire og syv år, føler, at hun konstant har haft meget travlt, siden hun blev alene med dem. Det har krævet de fleste af hendes kræfter at få hverdagen med fuldtidsarbejde, efteruddannelse og børnepasning til at hænge sammen. Der har ikke været tid til ret meget af 'alt det sjove', så når hun netop har anskaffet en bil er det, fordi hun regner med, at det dermed bliver lidt lettere at gøre ting sammen med børnene. Konkret er det blevet lettere for dem at nå omkring til de forskellige fritidsinteresser om eftermiddagen, og hun forventer, at de vil komme mere ud og besøge familie og venner om aftenen, og at det vil blive lettere at tage på spontane ture i weekenderne f.eks. til stranden eller på camping. Så for Susanne tjener bilen til at give familien lettere adgang til nogle sjove oplevelser i hverdagen og en kontakt med andre mennesker, som hun i en periode har savnet. Bilen skal med andre ord tjene til at udvide hendes rum af muligheder. Susanne karakteriserer sin nuværende situation som et vendepunkt i livet: Hun er færdig med sin efteruddannelse, har fået lønforhøjelse og føler generelt et større overskud. Hun fortæller, at nu hvor de økonomiske og tidsmæssige

bindinger ikke er helt så stramme længere, så var der to oplagte måder at udnytte det nye overskud. Hun kunne enten få en større lejlighed eller købe en bil. Når hun netop valgte bilen, understøtter det den teoretiske pointe, at det moderne individ realiserer sig selv ved at søge nye oplevelser, jf. på side 72. Bilen er netop et middel til at få lettere adgang til oplevelser, og bilkøbet repræsenterer således en udvidet mulighed for selvrealisering.

Steven og Mathilde fra første familiefortælling har hele tiden haft én bil, men anskaffer bil nr. to når deres datter Cecilie er 11 måneder gammel. De forklarer bl.a. bilanskaffelsen med, at de har fået mere travlt, efter de har fået Cecilie, og at de synes, det er smart at kunne dele sig, når de skal gøre ting uden at skulle vente på, at den anden kommer hjem med bilen. For Steven og Mathilde er bilkøbet således knyttet til en oplevelse af, at de har fået mere travlt, men også til en forestilling om, at de i fremtiden vil få endnu mere travlt, når Steven vender tilbage til kontoret. En konkret situation, hvor de synes, det er en fordel med to biler, er, når Steven gerne vil kunne køre i skoven med Cecilie og hunden Olfert, mens Mathilde er ude at ride efter arbejde. Ved at have to biler føler de, at deres muligheder for at udfolde sig hver især forbedres. F.eks. fortæller Steven, at han har oplevet det som en begrænsning, at han ikke havde adgang til en bil, når han har gået hjemme og passet Cecilie, fordi det blev meget besværligt at gøre ting. Ligesom hos Susanne er bilen et middel til at udvide mulighederne for oplevelser i fritiden; det handler i sidste ende om selvrealisering. De lægger stor vægt på, at muligheden for at komme ud i naturen er afgørende for deres livskvalitet.

Et fælles træk hos de tre familier, der har anskaffet bil i forbindelse med, at de fik barn, er, at bilen er en måde at forbedre deres adgangsbetingelser til forskellige aktiviteter. Denne udvidelse af mobilitetsrummet udmønter sig konkret i, at Connie kan komme hurtigere til og fra arbejde, Susanne får lettere ved at nå fra den ene fritidsaktivitet til den anden om eftermiddagen, mens Steven

og Mathilde kan fortsætte med at dyrke hver deres friluftssinteresser uafhængig af hinanden.

Betydningen af potentielle muligheder

Forestillingerne om bilens nødvendighed eller bilen som meget fordelagtig kan være knyttet til konkrete erfaringer: Hos de tre omtalte familier giver bilanskaffelsen dem mulighed for at gøre nye ting eller nå flere aktiviteter i løbet af dagen. Men det at eje bilen giver samtidig en særlig råderet, der udvider de *potentielle muligheder* for udfoldelse. Ifølge Knie (1997) omfatter individers mobilitet både de konkrete aktiviteter og de mulige aktiviteter; mobiliteten er hele det rum af muligheder, vi forestiller os vores transporthandlinger indenfor, jf. side 71. I det empiriske materiale har jeg fundet belæg for, at de potentielle muligheder har en selvstændig værdi og betydning. En af interviewpersonerne beskriver, hvordan fornemmelsen af at have adgang til forskellige, udefinerede muligheder giver en oplevelse af personlig frihed:

Connie: Bare det at vide, at jeg kan gå ud og sætte mig i den og køre et eller andet sted hen. Den frihed...

Mirjam: Hvad er det så for nogen steder du tænker på når du...er det så naturen eller..?

Connie: Nogen gange kører jeg i Rødovre centeret, men bare det at kunne gøre det, det synes jeg er lækkert. Det er sjældent man gør det ikk, men bare tanken...ok, så er den måske også dyrt betalt, men jeg har det rigtig godt med det.

Her er det tydeligt, i hvor høj grad dét at have egen bil handler om at have *potentiel mulighed* for at gøre ting; det er mindre vigtigt, om man reelt får gjort dem. Forestillingerne kan således have en delvist løsrevet og selvstændig karakter. Når de potentielle muligheder kan have en værdi i sig selv, kan det tænkes, at det er, fordi interviewpersonerne knytter an til nogle samfundsmæssige symboler knyttet til bilismen, nemlig oplevelsen af at have muligheder, frihed og uafhængighed. Connie kan f.eks. ikke opleve den samme frihedsfølelse ved at have mulighed for at tage bussen til Rødovrecenteret.

Også for Susanne har netop de nye muligheder stor betydning, når hun anskaffer bil: muligheder for at tage på weekendture og få sjove oplevelser sammen i familien. Og hun lægger stor vægt på, at mulighederne forbedres, når hun har egen bil til rådighed. Hun fortæller, at hun nu kan handle mere spontant og forestiller sig, at de så 'lige kan tage til stranden', når det er dejligt vejr. Jeg spørger, om de så har fået gjort nogle af de ting, hvortil hun svarer:

Susanne: Nej. Nej, vi...jeg synes ikke øh..Vi har ikke rigtig helt fået gjort de ting, som øhh...Men det er nok meget det jeg forestiller mig, det er udeliv og, og det er mest sådan nogen sommeraktiviteter, ikke.

Interviewet foregår i efteråret, og Susanne har anskaffet bilen for ca. en måned siden, så det er for tidligt at sige noget endeligt om, i hvor høj grad hun vil udnytte de muligheder, hun knytter til det at have bil. Men alligevel synes jeg, at hendes historie er med til at understrege, hvordan de potentielle muligheder kan have en selvstændig betydning i forhold til at give en frihedsfølelse, når livet på en lang række andre punkter er bundet af arbejdstider, omsorgsforpligtelser og en stram økonomi. Bilen kan med sine muligheder bidrage til at kompensere for den frihed, der ikke findes andre steder i hverdagslivet.

Frihed og uafhængighed

Et aspekt af bilrådigheden er altså, at den knyttes til oplevelser af frihed og uafhængighed. Ikke kun den netop omtalte frihed til at gøre ting spontant, men en mere generel oplevelse af at være uafhængig af andre og dermed fri til selv at kunne bestemme. Der er både et praktisk og et meningsmæssigt aspekt af denne frihed og uafhængighed, og de kan ikke adskilles. F.eks. har det stor betydning for Susannes bilanskaffelse, at hun herved kan gøre sig mindre afhængig af andre i hverdagen. Konkret handler det om, at hun ikke behøver at låne sin fars bil, når hun gerne vil på tur i weekenden, og han behøver heller ikke længere køre dem hjem,

når de har været på besøg. Når børnene skal passes af andre, giver bilen hende mulighed for at aflevere dem hos den, der skal passe dem, og hente dem igen, i stedet for at vedkommende skal komme over til dem – det, synes hun, gør det lettere at bede andre om at passe børnene. Bilen giver hende således nogle helt håndfaste muligheder for at 'klare sig selv'. Men det handler ikke om, at hendes far ikke var villig til at hjælpe. Konkret kunne det både arrangeres, at de blev kørt hjem, og at de ofte kunne låne bilen. Behovet for at være uafhængig er derfor tydeligt noget, der rækker ud over de praktiske muligheder. Om uafhængigheden siger hun:

Susanne: Det er nok den der uafhængighed, der også er en god følelse, ikke. Fordi det der med ALTID at være afhængig af andre mennesker, ikke. Både med pasning og bil og ... den kan man altså få fis af, selv om at folk de...de gør det af en god mening og gerne vil og alt det der, så føler man selv, det ikke er særlig tilfredsstillende altid at være så afhængig af andre mennesker, ikke.

Susanne lægger stor vægt på, at bilen giver hende er en god følelse af uafhængighed, netop fordi hun er afhængig af andre i så mange andre forskellige sammenhænge, hvor hun føler at hun sjældent har mulighed for at gengælde det ved at gøre noget igen. Det er tydeligt, hvor højt hun prioriterer sin individuelle frihed, for i hendes økonomiske situation udgør bilen en væsentlig prioritering. Med andre ord så værdsætter hun den uafhængighedsfølelse, bilen giver hende højt. I denne situation ville det være vanskeligt at forstå bilens meget vigtige rolle som symbol på uafhængighed, hvis bilbrugen ikke blev set i den kontekst, hvor det fremgår, at Susannes generelt er meget afhængig af andre mennesker i sit hverdagsliv.

Mathilde og Steven knytter også deres anskaffelse af bil nr. to til følelsen af uafhængighed. Her handler det især om, at de bliver mindre afhængige af hinanden. De skal ikke længere diskutere om Mathilde kan tage bilen på arbejde, eller om Steven har mere

brug for den, og Steven behøver ikke indrette sin eftermiddagstur efter, hvornår Mathilde kommer hjem.

I begge tilfælde er det tydeligt, hvor tæt bilrådighed er knyttet til en følelse af individuel frihed. Det har stor betydning og værdi at være 'selvkørende' og dermed uafhængig af andre. Denne empiriske iagttagelse understøtter den teoretiske pointe om, at individualisering er en drivkraft bag den voksende transport (jf. s. 72), idet den enkelte ønsker at øge sine individuelle muligheder og ser bilen som en måde at gøre det på.

Dekonstruktion af bilanskaffelsens nødvendighed

De tre ovenstående familier vælger at anskaffe en bil i nogle situationer, hvor de på den ene eller anden måde er utilfredse med deres muligheder i dagligdagen enten i forhold til den tid, de bruger på transport, eller de aktiviteter, de har adgang til. Når de oplever, at det tager for lang tid at benytte toget på rejsen til og fra arbejde eller bliver irriterede over at vente på, at den anden kommer hjem med bilen, før man kan køre i skoven, så falder det i vores samfund naturligt at se bilanskaffelse som problemets løsning. Med bilen tager Connies arbejdsrejse den halve tid, og med to biler behøver Steven og Mathilde ikke længere at koordinere deres transportaktiviteter. Jeg vil stille spørgsmålstejn ved bilanskaffelsens nødvendighed i disse situationer ved at illustrere, hvordan familierne kunne have handlet anderledes og derved have undgået bilanskaffelse. Når jeg stiller denne type kritiske spørgsmål til familiernes måde at håndtere deres liv og foreslår alternative handlemuligheder, kan det virke som om, jeg forholder mig meget normativt til de enkelte familier. Det skal derfor pointeres, at det ikke handler om at kritisere de enkelte familiers valg og handlemåder, der er et resultat af familiernes afvejning mellem en lang række forskellige hensyn i hverdagslivet. Familiernes konkrete tilrettelæggelse af deres transportmønstre skal i denne sammenhæng betragtes som eksempler på, hvordan transportmønstre generelt udvikles hos børnefamilier.

I teoriafsnittet viser jeg, hvordan en situation kan tolkes på forskellige måder og dermed resultere i forskellige handlinger. Der argumenteres for, at denne måde at analysere situationerne på åbner op for at se alternative handlemuligheder (jf. s. 53). Når jeg her diskuterer familiernes konkrete valg og handlemåder, er det for at stille spørgsmålstejn ved den logik, der ligger til grund for, at familierne anskaffer bil og dermed vise, at bilen ikke er en objektiv nødvendighed, men snarere den løsning, der umiddelbart virker logisk, fordi vi samfundsmæssigt tænker i nogle bestemte baner, når vi tilrettelægger vores liv.

I Connies tilfælde kunne situationen være håndteret anderledes ved, at hun havde fundet et arbejde tættere på hjemmet og derved havde forkortet sin arbejdsrejse. Hendes arbejde som smørrebrødsjomfru var ikke i den forstand specialiseret, så det ikke ville være muligt at finde et lignende arbejde nærmere hjemmet²⁸. Dette underbygges af, at hun få år senere skifter arbejde til dagplejemor. Men i den aktuelle situation vælger hun at beholde sit arbejde, og de anskaffer en bil, så det bliver lettere at opretholde den hidtidige aktivitet – i dette tilfælde Connies arbejde. Når der i denne situation stilles spørgsmålstejn ved transportens effektivitet og ikke ved arbejdsrejsens længde, så hænger det sammen med, at vi samfundsmæssigt er parate til at acceptere denne afstand mellem hjem og arbejde, og at det samtidig er en naturlig ting at anskaffe en bil for at kunne komme på arbejde.

Ved at se på Steven og Mathildes aktiviteter og de transportmuligheder, de har til rådighed, så kunne man indvende, at der ikke skal ret meget planlægning og koordinering til, for at de uden videre kunne klare sig med én bil. Men sagen er, at det netop er planlægningen og koordineringen, de ønsker at undgå. Ved at købe bil nr. to kan de undgå den begrænsning af deres individuelle adgang til aktiviteter, som de oplever, når de skal dele én bil. Og

²⁸ Jeg er opmærksom på, at der kan være en lang række personlige grunde til at Connie ikke ønsker at skifte arbejde. Det interessante i denne sammenhæng er, at det er så relativt let at overvinde transportproblemet ved at købe en bil, at hun slet ikke overvejer at skifte arbejde. Dette illustrerer en generel tendens, hvor mobiliteten øges for at opfylde arbejdsmarkedet krav.

de kan blive mere uafhængige af hinanden og derved opleve en større individuel frihed i hverdagen. I den situation, hvor de står og skal udskifte bilen, bliver de klar over, at de ikke kan få særlig mange penge for den gamle bil, og at det dermed ikke er ret meget dyrere for dem at have to biler. Behovet for at kunne agere uafhængig af hinanden med hver deres bil er således ikke noget, der tidligere har været meget presserende, før de opdager, at det ikke er et økonomisk problem at beholde begge biler. Når det økonomiske incitament til at klare sig med én bil således mindskes, bliver de samtidig 'klar over', at de har behov for to biler. Det er tydeligt, at behovet ikke har nogen objektiv karakter, men derimod konstrueres i et samspil mellem en række elementer, hvor økonomien og forventningerne til fremtiden kommer til at spille en væsentlig rolle i købsituationen.

Det er således ikke entydigt, at bilanskaffelse var det eneste alternativ i familiernes situationer. Der kunne være andre måder at tilrettelægge hverdagen, hvor transporten ikke i samme grad var baseret på bilbrug. Det vil jeg nu komme nærmere ind på ved at beskrive, hvordan familierne uden bil håndterer deres hverdag.

Når børnefamilier fravælger bil

I det følgende beskrives nogle generelle træk ved den måde, familierne uden bil organiserer deres daglige transport, og hvordan det ser ud til at være af stor betydning, at de mentalt har indstillet sig på at leve uden bil. Endelig kommer jeg ind på de økonomiske prioriteringer knyttet til bilanskaffelse for derved at aflive myten om at det er økonomien, der er afgørende for, om man har bil eller ej.

At indstille sig på at leve uden bil

For Bent og Lisbeth var det et aktivt valg, da de prioriterede at afskaffe bilen og købe et hus. De tilrettelagde på det tidspunkt meget bevidst deres liv udfra, at de skulle kunne klare sig uden bil: De udvalgte det område, hvor de kiggede på huse, udfra at Bent skulle kunne cykle på arbejde inden for en ½ time, at der var

gode forbindelser med offentlig transport ind til Lisbeths arbejde i Københavns centrum, at der var gode indkøbsmuligheder, og at skolen lå så tæt på, at børnene kunne gå derop selv. Så købte de nye cykler og indstillede sig på en fremtid uden bil. Livet uden bil blev efterhånden en selvfølge, idet familien i dag giver udtryk for, at de ikke har brug for en bil. Det kan ses som en illustration af den teoretiske pointe, at de daglige gentagne handlinger bliver til en selvfølgelig orden (jf. side 83), der efterhånden får status af, 'at sådan gør vi da bare'. Dermed bliver forskellige transportmønstre i nogen grad selvopfyldende, fordi de daglige erfaringer, man gør sig med bestemte transportformer, får en særlig status som det mest naturlige. Det vil jeg komme tilbage til i tredje del af analysen.

En lignende historie knytter sig til den situation, hvor Michael afskaffede sin bil: Han skulle begynde at studere og havde ikke længere råd til bil. Da han solgte bilen, købte han en ny cykel som et 'plaster på såret'. Han var forbavset over, hvor hurtigt han vænnede sig til den nye transportform. I dag bor han sammen med Vibeke, og de synes, de klarer sig fint uden egen bil. Bilen indgår ikke umiddelbart i det billede Michael og Vibeke har af deres fremtidige liv, og på det punkt adskiller de sig fra deres venner:

Vibeke: Men det er også fordi at vi er anderledes på den måde, at andre folk...eller vores venner eller...normalt så gør man det, i hvert fald når man får børn, at så flytter man lidt udenfor byen, og så har man så en bil.

Mirjam: Det er der mange af jeres venner der har gjort?

Vibeke: Ja, det vil jeg sige. Det er sådan det typiske. Eller i hvert fald, det er drømmen. Hvorimod vi så siger, nej men det er ikke det at have en bil eller flytte ud på landet, der er drømmen. Det er mere drømmen at bo tæt på byen. Og så skulle give de mange flere penge for at bo i byen, men så undvære bilen.

Der ses en interessant forskel mellem Bent og Lisbeth, og Connie og Ole fra anden familiefortælling, der også afskaffede deres bil,

for at få råd til at købe hus. Der ikke noget i interviewet med Connie og Ole, der indikerer, at de som Bent og Lisbeth planlagde at leve uden bil. Det samme gælder Susanne fra fjerde familiefortælling, der i en årrække levede uden bil, fordi hun ikke havde råd til bilanskaffelse. Både Connie og Ole, og Susanne anskaffede bil, så snart de fik råd til det, mens Bent og Lisbeth, og Michael og Vibeke ikke har anskaffet bil. Jeg ser en væsentlig forskel mellem de familier, som *har valgt at leve uden bil* og indstillet sig på det som en blivende tilstand, og de som *undværer bil af økonomisk nødvendighed* men stadig ønsker, at de havde råd til bilanskaffelse. Det er *ikke* en simpel skelnen mellem familier, der potentielt ville have råd til bil, og dem der undværer af nødvendighed: Bent og Lisbeth havde ikke råd til bil i den periode, hvor de købte hus, men alligevel var deres indstilling til at leve uden bil anderledes end Connie og Oles. Det væsentlige er, hvorvidt familierne har et billede af, at de kan klare sig uden bil, og begynder at se på deres fremtid uden bilen som et integreret element. Man kan skelne mellem de *bilfrie* og de *billøse*. De bilfrie har i deres selvbillede givet slip på bilen som et nødvendigt element i deres hverdag, mens de billøse stadig mangler bilen, fordi de oplever, at den kunne gøre hverdagen lettere og give dem flere oplevelser.

At være moderne uden egen bil

Som beskrevet i afsnittet om familieførøgelse og bilanskaffelse på side 227 knyttes bilen til en række værdier, der har stor betydning for det moderne menneske. Den giver adgang til oplevelser, og den enkelte får en følelse af personlig frihed og uafhængighed ved at råde over egen bil. De bilfrie familier har også disse idealer, der knytter sig til det moderne liv, men de har givet slip på ideen om at få dem opfyldt gennem at have bil. Forskellen består i, at familierne uden bil håndterer det at få adgang til oplevelser og det at føle frihed og uafhængighed på en anden måde. Man kan sige, at fornemmelsen af adgang, frihed og uafhængighed omfortolkes, når man ikke har bil, jf. afsnittet om de fortolkede strukturer på side 50. Hermed sættes bilens nødvendighed og koblingen mellem bil, adgang og frihed til diskussion. Jeg vil nu

komme nærmere ind på nogle generelle træk ved den måde de bilfrie familier håndterer deres hverdag, skaffer sig adgang til forskellige muligheder og opretholder en følelse af frihed og uafhængighed.

Tilrettelæggelse af en hverdag uden bil

For begge de bilfrie familier gælder det, at de har indrettet sig på en måde, så en bil ikke ville være nogen særlig fordel i hverdagen. Michael fra tredje familiefortælling ville ikke kunne køre hurtigere til arbejde i bil, end han gør på cykel, og han ville heller ikke kunne finde en parkeringsplads ved sit arbejde. Bent fra femte familiefortælling siger, at han har så kort vej til arbejde, at han ville cykle, selv om de havde bil. Så selv om både Michael og Bent synes, at det kan være lidt stressende at cykle på arbejde pga. den øvrige trafik, så er det ikke et problem de kunne forestille sig at løse ved selv at anskaffe en bil. Det samme gælder for Lisbeth, der fortæller om, at morgenerne var hektiske, dengang de havde små børn. Hun skulle tidligt op og med flere busser og til sidst med tog, før hun havde afleveret sin søn i børnehaven og selv kom på arbejde. Men hun ser det som udelukket, at hun kunne have en bil med til sit arbejde i København og opfatter derfor ikke bilanskaffelse som noget, der i den situation ville have lettet deres hektiske morgener. Den eneste fra de bilfrie familier, der føler, at en bil kunne gøre hendes hverdag mere behagelig, er Vibeke. Det er især, når hun skal sent hjem fra arbejde, at hun synes, det er meget mere behageligt at køre i bil end på cykel, og i de situationer låner hun ofte bil af sin far. Hun er den fra de to familier, der er mest åben over for at anskaffe bil. Hun tænker tit "at livet ville være meget mindre stressende, hvis vi havde bil", men forholder sig samtidig kritisk til denne forestilling, idet hun kommenterer at "hvis jeg sidder og overvejer det dag for dag for dag, så gør det ikke den store forskel". Hun kommer selv frem til, at det snarere handler om komforten i hverdagen, end at hun konkret ville få mere tid til rådighed. Som jeg kommer tilbage til (på side 257), har transportmønstrene i hverdagen således en tendens til at være selvforstærkende: Når familierne har tilrettelagt deres

liv uden bilen som forudsætning, så er det ikke indlysende, at den vil være specielt hensigtsmæssig i den daglige transport.

Muligheder og oplevelser

I interviewet med Bent og Lisbeth spørger jeg, om der er ting, de gerne ville gøre, men som de ikke får gjort, fordi de ikke har bil:

Bent: Det er klart, har du en bil, så har du også øh et øh, noget livskvalitet, det vil sige, at du kan gøre næsten lige hvad du vil, i løbet af...bestemme det i løbet af fem minutter, ikke.

Mirjam: Ja, og så tage afsted, ja.

Bent: Det kan vi jo ikke sådan da. Altså hvis vi vil noget, hvis f.eks. vi vil til Arken, så kan vi godt bestemme vi tager til Arken. Men derfor er det ikke sikkert vi kommer derned den dag, hvis ikke det passer med den offentlige transport, vel.

Lisbeth: Nej. Så er der lige noget man skal have til at passe ind i øh...

Bent: Men det er vi jo sådan også ret gode til, kan man sige, at planlægge det, ikke.

Bent fortæller, at de ikke er lige så fleksibelt stillet som de, der har bil, og anerkender denne fleksibilitet som noget, der bidrager til livskvalitet. Men samtidig pointerer han, at *de har muligheden*, "vi kan godt bestemme, vi tager til Arken", som han siger. Både Bent og Lisbeth fremhæver, at de er gode til at planlægge ture med offentlig transport. Denne kompetence kan ses som en alternativ måde at skaffe sig adgang til aktiviteter. Dette er den dimentræle modsætning til Ole og Connies forståelse, der illustreres med det generelle udsagn, "at det er skidebesværligt med det offentlige, når man ikke er vant til at bruge det". Her ses det tydeligt, hvordan det offentlige transportsystem kan tolkes vidt forskelligt: Som noget man mestrer og dermed noget, der åbner muligheder og giver adgang, og alternativt som noget, der er besværligt at bruge. Det understøtter den teoretiske pointe om strukturenes tolkningsfleksibilitet (side 50). I dette tilfælde er strukturerne det offentlige transportsystem, som de forskellige

interviewpersoner tolker forskelligt. Dermed drejer diskussionen sig ikke længere kun om det offentlige transportsystems funktionalitet, for det *er* ikke enten nemt eller besværligt at bruge. Det opleves forskelligt af forskellige personer, og forskellene beror bl.a. på, om man har en daglig erfaring med systemet.

Bent og Lisbeth lægger vægt på nye oplevelser som et vigtigt element i deres liv. De har netop været på påskeferie til Rom og planlægger inden for de nærmeste år en tur til Australien. I den almindelige hverdag betyder oplevelser også noget. De giver f.eks. udtryk for, at de gerne ville en tur til Arken, men at de ikke har fået gjort det endnu. Det understøtter pointen i teoriafsnittet (side 72) om, at det er vigtigt for moderne menneske at have et bredt repertoire af muligheder, og at hverdagen helst skal byde på nye oplevelser. Og det gælder uanset, om man har bil eller ej. Men der er i interviewene adskillige eksempler på, at familierne uden bil forholder sig mere kritisk til, hvilke muligheder de ønsker adgang til, og i hvor høj grad de vil udnytte dem. Lisbeth har en klar grænse for, hvor mange aktiviteter hun ønsker at have uden for hjemmet i løbet af ugen. Hvis hun skal ud mere end én aften i løbet af ugen, synes hun det bliver for meget. Bent pointerer, at ”vi hygger os da gevaldigt”, og giver dermed udtryk for, at de er tilfredse med deres liv, og de muligheder de har. Her kan man indvende, at der er tale om en efterrationalisering, når ens egen tilfredshed med livet tages op til diskussion. Man vil altid have en tilbøjelighed til at forklare den situation, man er i. Men mit helhedsindtryk af interviewet giver også et billede af, at Bent og Lisbeth faktisk gør de ting, de har lyst til, og ikke føler, at de lider nogen afsavn, fordi de ikke har bil. Dette står i diametral modsætning til Connies indstilling til sine transportmuligheder: Hun har brug for, at bilen står til rådighed som en potentiel mulighed for at gøre ting, selv om hun sjældent udnytter den.

Hos en anden af familierne uden bil²⁹ finder de det også vigtigt, at de har et repertoire af muligheder i hverdagen, men forholder sig kritisk til, hvilken type muligheder der har betydning. De ønsker ikke at køre langt omkring for at opsøge mulighederne, men sigter i stedet imod at være aktive i deres nærområde. Mads fortæller:

Mads: Jeg synes det er et eller andet mere abstrakt med at jeg godt vil se, hvor meget man kan lave her ude tæt på. Jeg synes ikke det ville være ønskværdigt at skulle tage af sted et eller andet sted vildt langt væk for at besøge nogen og så hjem igen samme dag, uanset hvor kort tid det egentlig tog. Så vil jeg hellere samle folk omkring mig og møde dem der boede her osv. Det her med at skulle...have en masse fritidsinteresser, der ligger meget langt fra hinanden, det vil jeg gerne undgå.

De arbejder således aktivt for at skabe de muligheder, de ønsker adgang til, i deres lokale miljø. Dette kan ses som et eksempel på en familie, der lægger nogle kræfter i at udvikle det, der på side 77 beskrives som moderne lokale fællesskaber, og en af deres bevæggrunde for at gøre det er at reducere den daglige transport.

Planlægning

Endelig er det karakteristisk, at familierne uden bil gør en del ud af at planlægge deres transport. Bent fortæller, at de er gode til at planlægge deres transport, og Michael og Vibeke omtaler planlægningen af deres hverdag som ”en forhandlingsproces på linie med finansloven”. Begge familier fremhæver behovet for planlægning og koordinering som en måde at håndtere hverdagen, når de ikke har bil. Her er et punkt, hvor jeg ser en karakteristisk forskel mellem familierne med og uden bil: Familierne med bil fremhæver, at det at skulle planlægge og koordinere deres aktiviteter er besværligt og i sig selv en hindring for deres udfoldelsesmuligheder, mens de bilfrie familier ikke giver udtryk for, at de har noget imod planlægning. Tværtimod giver de konkrete ek-

²⁹ Denne familie er ikke beskrevet i familiefortællingerne, men indgår i baggrundsmaterialet, som består af interview med i alt ti familier.

sempler på, hvor gode de er til at planlægge. Kompetencen til planlægning er således et element, der kan være med til at forbedre adgangsbetingelserne og mulighederne for familier, der ikke har bil. Teorierne om vanedannelse (side 78) siger, at handlinger bliver mindre ressourcekrævende, når de etableres som rutiner. Dette gælder også planlægningsaktiviteter: planlægning og koordinering falder lettest for de familier, der er vant til det. Også planlægningskompetencen er noget, der styrkes, når familierne rutinemæssigt gør det hver dag.

Jeg tror, at erfaringen med at planlægge er et væsentligt element i forklaringen af, hvorfor familierne uden bil oplever det som mindre besværligt at skulle planlægge og indrette sig efter hinanden end familierne med bil. Men man kunne indvende, at det ikke blot er et spørgsmål om, at man skal vænne sig til at planlægge mere, hvis man vil leve uden bil. Måske er der nogle mere grundlæggende karaktertræk, der betyder, at nogen mennesker lettere kan instille sig på at planlægge deres daglige transport og aktiviteter end andre og dermed også har lettere ved at vænne sig til at leve uden bil? Det vil dog kræve en helt anden og mere psykologisk orienteret undersøgelse at komme nærmere ind på dette aspekt af planlægningens betingelser.

Økonomiske prioriteringer og fravalg af bil

Statistisk set er der i Danmark god korrelation mellem familiernes indkomst, og hvor stor en andel af familierne der har bil, jf. side 106. Det kan forlede til at tro, at der er en automatisk sammenhæng mellem indkomst og bilejerskab: Alle ønsker at have en bil, og derfor køber de den det øjeblik, de har et økonomisk råderum, der tillader det. Men mine konkrete undersøgelser viser, at sammenhængene er mere komplekse.

Bent og Lisbeth fra femte familiefortælling tog en beslutning om at afskaffe bilen, da deres børn var helt små, idet de i stedet prioriterede at bruge pengene på at købe hus. For Michael og Vibeke fra tredje familiefortælling spiller det økonomiske element også en vis rolle, når de vælger bilen fra, idet de hellere vil spare pen-

ge op til et hus, der ligger centralt på Frederiksberg, end de alternativt vil finde et billigere hus uden for København og så blive afhængige af at have bil. I begge tilfælde indgår økonomiske prioriteringer i fravalget af bil. Familierne vælger at bruge pengene på et hus med en bestemt (og dyrere) placering i stedet for at købe bil. Bent og Lisbeth havde ikke råd til en bil, da de købte deres hus for næsten 20 år siden, men i dag pointerer begge familier, at de uden videre kunne få råd til at holde bil. Når de alligevel ikke køber en bil, er det, fordi de ikke føler, at de har så meget brug for egen bil, at de vil prioritere det. Susannes situation er et eksempel på det modsatte: Hun har i flere år ønsket at købe bil, men det har ikke været økonomisk muligt.

I alle tre tilfælde har den økonomiske prioritering indflydelse på, om familierne vælger bil fra eller til, men i de konkrete tilfælde udmønter prioriteringerne sig meget forskelligt. Hvor nogle familier køber bil, så snart det overhovedet kan lade sig gøre økonomisk, så synes andre, at det er vigtigere at have luft i økonomien. En sammenligning af familiernes årsindkomst og bilanskaffelse viser, at nogen oplever, at de har råd til at købe en ny bil, når de har en årsindkomst på 400.000 kr, mens andre ikke prioriterer at købe bil, når deres årsindkomst er 700.000 kr. Den økonomiske prioritering er således ikke en absolut størrelse, men derimod meget afhængig af alle de andre elementer, der er med til at konstruere familiens transportmæssige situation.

Undersøgelsen af familiernes konkrete prioriteringer viser således, at økonomien kan være determinerende for, at man ikke har råd til at købe bil, som det i en årrække har været tilfældet for både Susanne, Connie og Ole, og Bent og Lisbeth. Men det omvendte er ikke tilfældet - fordi man har råd til det, køber man ikke nødvendigvis en bil. Familierne kan godt vælge at nedprioritere det at have bil, selv om deres indkomst øges. Ved at studere familiernes konkrete prioriteringer bliver det således muligt at stille spørgsmålstejn ved den statistisk baserede sammenhæng, der siger, at mere velfærd nødvendigvis medfører flere biler. Priorite-

ringerne er langt mere komplekse og kan f.eks. påvirkes af de enkelte familiers indstilling til det at pendle i bil og hvilke alternativer, der samfundsmæssigt stilles til rådighed for organisering af hverdagens transport. Her er tale om en afkoblingsdiskussion på linie med den diskussion, der i mange år har været ført om afkobling af energiforbruget og den økonomiske vækst. Konkrete studier af prioriteringer på et adfærdsteoretisk niveau kan være med til at give en idé om, hvordan dekoblingen af velfærd og bilejerskab kan fremmes.

Opsamling

Ved at studere den måde, de bilfrie familier indretter deres hverdagsliv, og den måde, de forholder sig til det at have muligheder for aktiviteter og skaffe sig adgang til ting, bliver det tydeligt, at nogle af de samme mål kan nås ad andre veje. Det handler i en række situationer om at tænke i bilfrie baner, og dermed bliver ”forestillingen om et liv uden bil” i nogen grad selvopfyldende. Familierne lever således op til de samme modernitetsidealer, som familierne med bil, men opnår deres adgang på andre måder eller omdefinierer nogle af værdierne. Heri ligger et potentiale for, at der kan ske en dekoobling mellem udviklingen af det moderne velfærdssamfund og den øgede bilbrug, idet de bilfrie familier ligesom familierne med bil kan leve et moderne liv med moderne idealer.

Grænser for udfoldelse

Hos en række af familierne ser jeg en tendens til, at de gerne vil ’nå det hele’, og de føler, at de har fået meget mere travlt efter de fik børn. Det er karakteristisk, at interviewpersonerne giver udtryk for, at de gerne ville nå mere, end de gør. Empirien understøtter således den teoretiske beskrivelse af det moderne hverdagsliv som præget af travlhed og jagt på muligheder (jf. side 72).

Men samtidig snakker flere af interviewpersonerne om, at det er vigtigt for dem *både* at være aktive og opleve noget og at få slap-

pet af. Søren³⁰ fortæller, at han selv synes, at han har en harmonisk hverdag:

Søren: Altså (jeg har) ikke travlt i betydningen stresset. Altså vi kan selvfølgelig sagtens få dagen til at gå. Øh..og jeg har da også hele tiden nogen ting, som jeg synes, jeg ikke når. Men jeg føler ikke, jeg har tvungent travlt, det synes jeg ikke. Jeg synes jeg har sådan – det er en meget sådan harmonisk hverdag, med hvor meget tid jeg bruger på arbejde, hvor meget jeg bruger herhjemme og hvad jeg bruger på fritidsinteresser og sådan noget.

Ole og Connie fra anden familiefortælling fortæller, at de vælger ikke at gøre så mange ting om aftenen til hverdag for at nå at slappe af:

Ole: Jeg synes ikke vi har travlt. Vi tager os den tid som vi skal have til tingene.

Connie: Arbejdsdagen er bare lang. Det er den jo for alle andre også.

Ole: Jeg synes ikke vi sådan har travlt, vi når måske ikke så meget som man gerne ville.

Connie: Jeg tror vi er gode til at stresse af.

Mirjam: Altså når I har fri?

Connie: Ja, så gør vi ikke så meget til hverdag om aftenen. Der kan vi altså godt lide at være hjemme.

Man kunne indvende, at interviewpersonerne ønsker at give et billede af, at de ikke har travlt, fordi det at være stresset har en negativ klang i retning af, at man ikke er god til at organisere sit liv og ikke har det rart. Men ved at analysere dagbøgerne fik jeg bekræftet, at de familier, der fortæller, at de ikke har travlt, faktisk bruger en del tid på at være derhjemme og slappe af, og at de tager sig god tid til tingene, f.eks. ved at fravælge aktiviteter om aftenen i ugens løb eller ved at stå op i god tid og afsætte hele

³⁰ Søren tilhører en af de familier, der indgår som baggrundsmaterialet.

formiddagen til at forberede en pinsefrokost, så de ikke bliver stressede. En anden af de måder, hvorpå familierne skaber sig luft i hverdagens tidsbudget, er ved, at kvinderne i flere tilfælde vælger at gå på nedsat tid, mens børnene er små.

Travlheden består således snarere i, at de hele tiden har en masse ting, de gerne ville gøre, men i realiteten vælges en lang række af disse ting fra, for at de kan få en overkommelig hverdag. Familierne indretter deres hverdag på en måde, så der bliver tid til både at slappe af og til at dyrke de nære relationer, og ikke mindst prioriterer de tid til børnene højt. Så selv om familierne oplever at de har travlt, og at der er mange ting de ikke når, så finder de måder at håndtere dette pres på, så de i praksis vælger aktiviteter fra. Dette kan ses som en begrænsende faktor både i forhold udviklingen af et hektisk hverdagsliv og i forhold til transportvæksten.

At aktiviteterne i praksis ofte vælges fra, gør det ikke mindre vigtigt for interviewpersonerne at bevare mulighederne for at kunne gøre ting. Transportmæssigt betyder det, at det kan opleves som utrolig vigtigt netop at have adgang til en bil, selv om den måske ikke i særlig høj grad bruges til at realisere muligheder for spontane aktiviteter som f.eks. ture til Rødovrecenteret eller et smut til stranden i weekenden. Det kan derfor i nogle tilfælde komme til at fremstå som et paradoks, når interviewpersonerne synes det er meget vigtigt at have bilen stående og have mulighed for at gøre ting spontant, men på den anden side sjældent gør det. Her er det vigtigt at holde fast i, at de potentielle muligheder har en værdi i sig selv. Det er noget, man næppe vil få øje på, hvis man betragter familiens transportbehov som objektivt defineret ud fra et givet sæt af aktiviteter.

I mit materiale har jeg således ikke fundet nogen familier, der lever op til de meget ensidige tendenser i retning af et meget spredt og hektisk hverdagsliv, der beskrives teoretisk på side 70. Den selvforstærkende dynamik, der beskrives i teorien, siger, at man stadig får mere travlt, fordi man forsøger at realisere sig selv gen-

nem nye oplevelser og søgen efter muligheder og derved forringer sine egne muligheder for at få det, man egentlig savner, nemlig god tid i hverdagen og responsiv selvbekræftelse gennem nære relationer. Og de modbilleder, vi har til det travle hverdagsliv, er så ekstreme at de ikke realiseres. Her antyder min undersøgelse, at familierne i deres hverdagspraksis finder en måde, at mediere mellem det tidspres de oplever og deres ønsker om en rolig hverdag. Empirien peger dermed på, at dilemmaet mellem ønsket om at nå det hele og savnet efter en harmonisk hverdag ikke er helt så påtrængende, som den teoretiske beskrivelse lægger op til.

2. Transportmiddelvalg i udvalgte hverdagssituationer

I tilrettelæggelsen af den empiriske undersøgelse har jeg haft særlig fokus på konkrete hverdagssituationer, hvor interviewpersonerne transporterer sig. Som det uddybes i teoriafsnittet (s. 53), så er der tale om komplekse situationer, når en række ønsker og hensyn i hverdagslivet og forskellige transportmuligheder tolkes og udmøntes i konkrete transporthandlinger. I det foregående har jeg vist, at der er vide rammer for, hvordan familierne tolker situationerne og konstruerer deres daglige transportmønstre med eller uden bil. Men samtidig har jeg i det empiriske materiale fået øje på en række situationer i hverdagslivet, hvor der på tværs af familierne var stor enighed om, at bestemte transportløsninger var særligt hensigtsmæssige.

Når bilen er vanskelig at undvære

Perspektivet i at studere de situationer, der er vanskelige at klare uden bil, er at kunne sige noget om, hvorfor familier anskaffer bil, og hvad der skal til for at lette eller afhjælpe disse situationer, så bilanskaffelse kan undgås³¹. Analysen bygger dels på situatio-

³¹ Ved at studere ”de besværlige situationer” indfanges især de organisatoriske og praktiske elementer, der indgår i spørgsmålet om bilanskaffelse eller ej. Jeg er opmærksom på at de symbolske aspekter knyttet til bilejerskab kan have stor betydning for bilanskaffelse, og det element bliver i mindre grad tilgodeset i denne analyse.

ner, som familierne, der har anskaffet bil, angiver som begrundelser for bilanskaffelse, dels på situationer, som familierne uden bil beskriver som besværlige i hverdagen.

Motiver for bilanskaffelse

Flere interviewpersoner angiver *fritidsinteresser* som en begrundelse for bilanskaffelse. Det kan være nogle hektiske timer efter arbejde, når der både skal købes ind, hentes børn, spises aftensmad, og de også skal nå fritidsaktiviteterne. Det gælder f.eks. for Susanne. I hendes tilfælde ligger fritidsaktiviteterne inden for en radius af en til tre kilometer fra hjemmet, og opgjort i minutter er det ikke meget tid, hun sparer ved at køre bil i forhold til at cykle. Men når tidsbesparelsen på 5-10 minutter alligevel bliver vigtig, er det, fordi det handler om nogen kritiske minutter. Astrid ville gerne gå til spejder, og det foregår samtidig med, at Susanne og Mejse deltager i mor og barn gymnastik. Nu kan de nå begge dele, fordi de har bilen, og bilanskaffelsen har derfor haft afgørende betydning for, hvilke fritidsinteresser de har kunnet vælge. Vigtigheden af 'det at komme hurtigt omkring' kan i dette tilfælde ikke forstås som en abstrakt tidsbesparelse, men i den konkrete kontekst bliver disse få minutter afgørende for at nå det hele.

For Mathilde er der også en tæt sammenhæng mellem fritidsinteresser og oplevelsen af bilen som nødvendig. Biladgang er afgørende for, at hun kan gå til ridning tre gange om ugen. Uden bil ville hun konkret være nødt til at vælge ridningen fra eller finde et ridested tættere på hjemmet. I begge tilfælde udvider biladgangen interviewpersonernes valgmuligheder for aktiviteter i fritiden, og det prioriterer de så højt, at det er indgår som en central begrundelse for deres bilanskaffelse.

Pasning af børn hos andre er en situation, hvor Susanne fremhæver det som en stor fordel at have bil. Med bilen kan børnene nemt afleveres hos barnepigen, i stedet for at barnepigen skal komme hjem til dem. Herved bliver det lettere at bede nogen om at passe børnene. Denne situation er formodentlig særligt karakteristisk for enlige forsørgere, der naturligt vil have et større behov

for pasning. Men samtidig er der muligvis tale om et relativt udbredt fænomen, fordi mange enlige forsørgere ikke har bil.

Karakteristiske problemer for familier uden bil

De bilfrie familier er gennemgående tilfredse med deres transportmuligheder, når det gælder de daglige ture til arbejde, institutioner og indkøbsmuligheder. Men der er en række situationer, hvor de oplever deres transportmuligheder som utilfredsstillende, og hvor de giver udtryk for, at det ville være en fordel at have en bil.

Når man skal *sent hjem om aftenen*, er en situation, hvor familierne ofte savner en bil. F.eks. når børnene er faldet i søvn - så er det svært at få dem hjem i bus - især hvis man er alene med flere børn, og de er for store til, at man kan bære dem. Det er også et problem, at busserne ikke kører så ofte om aftenen, så man risikerer at stå og vente med trætte børn:

Anna: ...de der gange, hvor man tager hjem i toget og Thorbjørn bare helst skulle sove nu, og der sidder nogen og larmer ved siden af eller at dørene i toget smækker i hele tiden eller et eller andet andet, eller at vi mister et tog, fordi det er forsinket og skal vente i laaang tid. Så står man altså bare der og næsten skriver under på en kontrakt - nu vil jeg have bil!

Men det behøver ikke være, fordi man har børn, at man synes, det ville være rart med en bil, når man skal hjem om aftenen. Vibeke, der ellers er meget tilfreds med at cykle til og fra arbejde, låner som regel bil, når hun af og til skal til aftenmøde og kommer sent hjem. Hun synes, det er hårdt at køre hjem kl. 22 om aftenen og understreger det med, at det ofte regner, der er modvind, og hun har glemt sine lygter. Så når Vibeke er træt, så er den komfort, bilen tilbyder, meget vigtigere, end når det er morgen, og hun er frisk.

De lidt ekstraordinære ture i hverdagen, som jeg her vil betegne *weekendture*, omfatter alt fra sommerhusrejser, museumsbesøg

og strandture til besøg hos venner og familie, der bor i provinsen. Alle de bilfrie familier har denne type ture som en del af deres transport. De klarer dem enten ved brug af offentlig transport eller ved at låne eller leje bil. Ture i sommerhus er en af de meget vanskelige ting at klare uden bil. To af de bilfrie familier tager af og til i sommerhus. I det ene tilfælde låner de en bil, mens de andre lejer en bil til 3000 kr. for en uge. På endagsture i weekenden er rejsemålet ofte naturen eller andre attraktioner, der ligger langt uden for byen. Det er på sådanne ture, at familien træder ud af den daglige trummerum og får nogen oplevelser sammen. Ture af denne type omtaler familierne ofte som 'gode oplevelser med familien'. De familier, der i øvrigt giver udtryk for, at de ikke har brug for bil, nævner muligheden for at tage på impulsive udflugter i weekenden, som noget de godt kunne tænke sig at have mulighed for.

Analysen af de bilfrie familiers transportmønstre viser, at der er tale om nogle karakteristiske situationer, hvor de især savner bil, nemlig når de skal på weekendture, og når de skal hjem om aftenen. De situationer, som de bilfrie familier fremhæver som vanskelige, hører således ikke til den daglige, rutinerede transport, men der er tale om periodisk tilbagevendende situationer. De adskiller sig dermed fra de situationer, der blev beskrevet som motiver til bilanskaffelse, for her var der tale om situationer såsom fritidsaktiviteter, der indgår som et rutinemæssigt element i den hverdagens transport, og som dermed er en kilde til daglig frustration, hvis det ikke fungerer. Frustration, eller spændinger som jeg kalder det i teoriafsnittet (s. 87), kan netop være en motivation til forandring. Man kunne derfor forestille sig, at motivationen til at forandre transportmønsteret f.eks. ved at købe en bil vil være større, jo hyppigere de vanskelige situationer opstår.

Andre har også set, at de bilfrie familier har svært ved at undvære bilen i bestemte situationer. Cyklistforbundet har lavet en spørgeskemaundersøgelse om at leve med små børn og uden bil (Dansk

Cyklist Forbund 1996)³². Der er tale om et spørgeskema, som 60 familier har besvaret, hvor de har stillet spørgsmålet: Hvad er problematisk ved ikke at have bil? Der er markant flest, der svarer besøg hos venner i aftentimer med børn og besøg hos fjernboende venner og familie.

Når bilen er uhensigtsmæssig

I det empiriske materiale er jeg stødt på en række situationer, hvor andre transportmidler opfattes som mere fordelagtige end bilen. En undersøgelse af de situationer kan belyse eventuelle potentialer for at fremme de mere bæredygtige transportformer. Her fokuseres på familierne med bil. Idet de har bil til rådighed, vil de typisk kun vælge andre transportformer, når disse har nogle fordele frem for bilen.

Når omgivelserne er tilrettelagt for cyklen

Her vil jeg starte med at trække et konkret eksempel frem fra Susannes dagligdag. Hendes nylige bilanskaffelse betyder, at hun stadig er i gang med at integrere bilen i sine daglige rutiner, og familiens transportmønster er derfor under stadig forandring. Nu har hun både bil og cykel til rådighed og afprøver forskellige modeller for, hvordan den daglige transport skal organiseres.

Tidligere cyklede hun, når hun skulle bringe børnene til henholdsvis skole og børnehave. Astrid på syv år cyklede selv, mens Mejse på fire år sad bag på Susannes cykel. Derefter cyklede Susanne med Mejse til børnehaven og derefter selv på arbejde. Selv om de har fået bil, følger Susanne stadig Astrid i skole på cykel, for Astrid skal have sin cykel med, så hun kan bruge den senere på dagen, når hun skal fra skolen til fritidshjemmet. Derefter cykler Susanne hjem og stiller cyklen, og så kører hun Mejse til børnehaven i bil, hvorefter hun selv kører på arbejde. I den situation er cyklen således nødvendig, for at hun kan følge Astrid i skole. Noget tilsvarende sker om eftermiddagen. Når børnene skal hen-

³² Dansk Cyklist Forbund gør selv opmærksom på at undersøgelsen ikke er repræsentativt, for der er ikke tale om et tilfældigt udvalg af børnefamilier uden bil.

tes, kan hun enten gøre det i bil eller på cykel. Hvis hun vælger bilen, er Astrid nødt til at cykle hjem fra fritidshjemmet alene, hvilket hun kan være ret utilfreds med, når hendes mor nu endelig er kommet for at hente hende. Hvis Susanne cykler, så skal hun først hjem og stille bilen og derefter cykle ned til fritidshjemmet og børnehaven. I begyndelsen brugte hun bilen hver dag, men efterhånden bruger hun den kun ca. én dag om ugen. Det hensyn, at hun kan følges med Astrid hjem, vejer tungere end den magelighed, som hun beskriver i forhold til at køre bil. Så nu tager hun kun bilen, når det er rigtig dårligt vejr, og det bliver som sagt til ca. én gang om ugen.

Eksemplet viser, hvordan Susanne efter bilanskaffelsen prøver sig frem med forskellige kombinationer af transportmidler for efterhånden at finde frem til den måde, hvorpå hun vil tilrettelægge den daglige transport. Det teknologisociologiske perspektiv kan nuancere forståelsen af denne situation. Det er tydeligt, hvordan Susannes brugsmønster udvikles i en gensidig proces mellem teknologi og hverdagsliv: Den idé hun havde fra starten om, at hun naturligvis ville bruge bilen til at hente og bringe, holder ikke stik, i forhold til de erfaringer, hun gør i dagligdagen. Det, at familien bor i et område, der er lukket for biler, gør det muligt for Astrid at cykle fra skole til fritidshjemmet. Her kommer transportsystemets konkrete udformning i boligområdet til at spille en væsentlig rolle i forhold til, hvordan familiens transportmønster organiseres. For når Astrid skal have cyklen med i skole, betyder det, at Susanne også må følge hende i skole på cykel og evt. hente hende på cykel, hvis de skal følges hjem. Således er de teknologiske betingelser med til at forme organiseringen af familiens hverdagsliv. Man kunne forestille sig, at et næste skridt i udviklingen af Susannes brugsmønster bliver, at hun køber et cykelstativ til bilen. Dermed ville også hverdagslivet forme teknologien, idet bilen nu kan noget nyt, nemlig at transportere cykler. Hermed demonstreres teknologisociologiens pointe om, at teknologien og hverdagslivets relation er en gensidig formningsproces.

I forhold til en diskussion af hvordan man kan fremme mere bæredygtige transportformer, så viser denne situation, at omgivelser, der er konstrueret til cykling, kan gøre bilen til et mindre attraktivt alternativ. Samtidig har det den positive effekt, at børn får gode betingelser for at bevæge sig omkring på egen hånd. Fysisk planlægning rettet mod cykling ser således ud til at kunne påvirke hverdagens transportmønstre i en mere bæredygtig retning.

Frihed og afstressning på cykelturen

Flere interviewpersoner fremhæver, at de på nogle ture foretrækker cyklen frem for bilen. Det hænger sammen med cykelturen som en oplevelse: selve det at komme frem ved egen kraft og mærke vej og vind på sin krop fremhæves som positive elementer i hverdagen. Her er det nogle grundliggende træk ved cyklen, der gør den attraktiv som transportmiddel. Hanne fortæller om de sine bevæggrunde for at vælge cyklen fremfor bilen:

Mirjam: Hvad gør dig glad for at cykle?

Hanne: Jeg får motion, jeg får afstresset. Eller afstresset vil jeg ikke sige, men jeg får nået at få diskuteret de forsøg med mig selv, og hvordan dagen er gået inden jeg kommer hjem.

Mirjam: Kunne du ikke gøre det i en bil?

Hanne: Jooh, det kunne jeg måske godt. Men så er der også noget, der irriterer mig grueligt, det er når jeg ikke kan få en parkeringsplads. Jeg hader det der med, når man kommer ud...også på arbejde altså...kører rundt efter en plads og sådan noget, det synes jeg altså er vildt besværligt. Der synes jeg altså det er hundrede gange nemmere at have sin cykel. Så er det også sådan noget med at så kan jeg...jeg hader at holde i kø altså...specielt da jeg arbejdede på Fuglebakken, hvor jeg havde kortere, ikk. Det der med at, hvis du skal svinge til venstre, så kan der gå vildt lang tid inden det er at du kan komme med over, fordi trafikfyrene og sådan noget. Det gider jeg simpelt hen ikke. Det synes jeg er så irriterende.

Mirjam: Så du når at blive irriteret inden du når på arbejde?

Hanne: Ja.

Mirjam: Mere end på cykel?

Hanne: Ja, for der tager det bare den tid det tager. Der er man selv begrænsningen, der er det ikke ydre faktorer, som forhindrer mig i at komme frem.

Her er en lang række forskellige elementer i spil. Hanne fremhæver motion og det, at hun kan stresse af og tænke dagens arbejde igennem på vejen hjem som fordele knyttet til cykelturen. Samtidig undgår hun nogle ting, der irriterer hende ved bilkørsel, nemlig at holde i kø og at lede efter en parkeringsplads. Hun nævner, at ”det er kun mig selv, der er begrænsningen”, når hun cykler, og det er et element, der også kommer frem hos andre interviewpersoner. Anne har samme oplevelse som Hanne, idet hun oplever cykling som meget mere frit end bilkørsel:

Anne:...og man kører lige som sit eget tempo og som man nu engang kan og vil. Og det eneste der så er, når man cykler, det er vejret, synes jeg, der kan virke irriterende, ikke.

Cyklen har således en række fordele, der får nogle af interviewpersonerne til at vælge at cykle, selv om de har bil til rådighed. I konkurrencen med bilen er cyklens væsentligste problem, at den ikke er behagelig i dårligt vejr, hvor cykelturen kan opleves både som ubehagelig og besværlig, især fordi det kan være svært at komme frem på arbejde og se ordentlig ud i tøjet.

Ture til København centrum

Når familierne med bil skal til København centrum, så foretrækker de ofte tog eller bus frem for bilen.

Susanne: Jeg er ikke sikker på, hvis jeg skulle til København, at jeg egentlig gjorde det med bilen. Fordi der ville jeg nok tage toget ind. For at skulle køre rundt...er der noget jeg ikke har tålmodighed til, så er det at køre rundt efter en parkeringsplads [grin]. Så er det altså nemmere at tage det der kvarter det tager med toget, ind til midten af København, ikke. Og så også fordi man ikke er kendt derinde, så det der med nu ligger man i højre bane og ”hov! du skulle have været ovre i venstre bane”, ikke.

Og det er ikke så sjovt at køre derinde, når man ikk er særlig kendt.

Her nævner Susanne en lang række af de forhold, der er medvirkende til, at toget foretrækkes fremfor bilen. For det første er transporten fra de omkringliggende områder og ind til centrum næsten altid effektiv bl.a. som et resultat af den måde, S-togslinierne er tilrettelagt. For det andet har parkeringsvanskeligheder stor indflydelse på transportmiddelvalget. For det tredje virker den tætte trafik i centrum i sig selv afskrækkende for de interviewpersoner, der ikke kører inde i byen til daglig.

For Stevens vedkommende er det der imod ikke den tætte trafik, der afholder ham fra at bruge bilen på sin arbejdsrejse til København. Det handler udelukkende om parkeringsvanskeligheder, for han anser det for udelukket at betale den pris, det koster i det område, hvor han har brug for parkering. Det er således tydeligt, hvor effektive parkeringsafgifter og parkeringsrestriktioner er i forhold til at begrænse bilkørsel i Københavns centrum. I et socioteknologisk perspektiv kan man sige, at transportsystemets udformning har en stærk indflydelse på interviewpersonernes transporthandlinger i disse situationer, hvor flere strukturelle forhold trækker i samme retning, nemlig parkeringsrestriktioner, trængsel og et tilbud om effektiv offentlige transport.

Potentialer for begrænsning af bilbrug

Analysen af de situationer, som familierne uden bil³³ finder besværlige, tegner nogle muligheder for at understøtte en udvikling af transporten i en mere bæredygtig retning. Det bliver her relevant at skelne mellem periodiske og daglige behov. Familierne siger, at de ikke føler, at de har brug for bil til daglig, men at de til gengæld oplever nogle særlige situationer, der er periodisk tilbagevendende, hvor adgang til bil er en stor fordel. I de situationer er det oplagt at låne eller leje bil, hvilket der også er flere

³³ Både de billøse og de bilfrie.

eksempler på i empirien³⁴. Ved at gøre det økonomisk og praktisk overkommeligt at låne bil i de situationer, hvor familien skal på weekendtur eller skal ud om aftenen, kan det sandsynligvis gøres mere attraktivt at leve uden egen bil. Transportpolitisk ville det være oplagt at iværksætte nogle tiltag, der gjorde det billigere at deltage i en delebilsordning eller gjorde det økonomisk fordelagtigt for en gruppe familier at købe en bil sammen. Så ville familierne ikke så ofte havne i situationer, hvor de som Anna siger: "Nu vil jeg have bil!". Dermed vil det ikke-bilbaserede transportmønster fortsat være en selvfølge og være det udgangspunkt, familierne planlægger deres liv ud fra.

Analysen af de situationer, hvor familierne med bil foretrækker andre transportmidler, peger på, at cyklen har nogle fordele, så den i nogle tilfælde udkonkurrerer bilen i den daglige transport. Det handler om, at selve cykelturen er en positiv oplevelse, og at man slipper for nogle af ulemperne knyttet til bilkørsel, nemlig køer og parkeringsproblemer. Når omgivelserne oven i købet indrettes med cyklen for øje, er der et stort potentiale for, at cyklen kan erstatte bilen på en række af hverdagens ture. Når det gælder den offentlige transport, så får restriktioner omkring parkering og trængselsproblemer i København centrum S-toget til at fremstå som et attraktivt alternativ til bilen.

I denne analyse af en række situationer, hvor interviewpersonerne står over for et valg mellem forskellige transportalternativer, har det teknologisociologiske perspektiv haft en styrke ved at fastholde, at transporthandlingerne bliver til i et samspil mellem teknologi og hverdagsliv. Både de enkelte teknologiers særlige karakteristika, og de større systemers specifikke udformning, er elementer der indgår i interviewpersonernes valg mellem transportalternativer, sammen med de ønsker og hensyn der i øvrigt indgår i organiseringen af deres hverdagsliv.

³⁴ Statistisk set har 30% af de billøse engang imellem adgang til bil (Transportrådet 2000:21).

3. Selvforstærkende transportmønstre

Når familierne fortæller om deres daglige transport, er den præget af faste rutiner, hvor et særligt repertoire af transportformer benyttes i forskellige sammenhænge. Min empiriske undersøgelse understøtter dermed det, andre undersøgelser også har vist (jf. s. 78), nemlig at transporthandlinger er præget af vanedannelse og har stor stabilitet. Jeg vil i det følgende nuancere forståelsen af transportmønstrenes rutineprægede karakter ved at vise, at de samtidig har en tendens til at være selvforstærkende.

I teoriafsnittet argumenterer jeg for, at vaner og rutiner ikke bare er noget, man kan beslutte sig for at ændre, fordi de har en meget grundliggende karakter. De gentagne handlinger er med til at skabe en 'selvfølgelig orden' i hverdagen, og selvfølgelighederne er en del af den kultur, de indgår i (jf. s. 83). Når vi ændrer ved hverdagens rutiner, så trues den selvfølgelige orden. Samtidig betyder rutinerne, at vi sparer energi, fordi vi ikke skal tage stilling til hver enkelt handling, og at vi kan forudse andres handlinger, hvilket skaber tryghed i tilværelsen. Teoretisk set er der således en række gode begrundelser for, at vi holder fast i hverdagens rutiner, og at de dermed har en selvforstærkende karakter. Dette kan gøre det vanskeligt at forandre transportmønstrene i en mere bæredygtig retning, fordi det ikke blot er et spørgsmål om at tilbyde attraktive alternativer til bilen. Man skal også bryde vaner, der er indspundet i et net af praktiske og betydningsmæssige sammenhænge.

Analysen af det empiriske materiale har vist, at transportmønstrene kan være selvforstærkende både i et kortere og et længere perspektiv. På kortere sigt udvikler interviewpersonerne et brugsmønster, hvor bestemte transportmidler indgår. I den proces tilpasses transportmidlerne til den daglige brug, f.eks. ved at cyklen monteres med cykelstol, eller ved at der anskaffes en bil, hvor der er plads til både barn og hund. Gennem denne formning kommer transportmidlerne til at fremstå som mere og mere hensigtsmæssige og selvfølgelige. Og samtidig udvikles rutiner i for-

hold til at bruge bestemte transportmidler, f.eks. i at køre bil eller cykle, hvorved netop de valgte transportformer umiddelbart bliver lettere at bruge. På længere sigt udvikles måder at leve på, hvor særlige aktiviteter indgår, som er knyttet til et bestemte måder at transportere sig. Men selv om transportmønstrene er præget af rutinisering og har en selvforstærkende karakter, så forandres de også. Det er karakteristisk, at familierne mange år tilbage kan beskrive konkrete situationer, hvor der skete radikale ændringer af deres hverdagstransport, f.eks. i forbindelse med at de købte bil, afskaffede bil eller fik nyt arbejde og dermed andre transportbetingelser. Forandringer af hverdagens transport sker ofte i tilknytning til andre ændringer af hverdagslivet. I de følgende to afsnit analyseres henholdsvis bilbrugens selvforstærkende karakter og de dynamikker, der på længere sigt er med til at etablere og forandre hverdagens transportmønstre.

Når bilen er til rådighed bruges den oftere

Det er karakteristisk, at familierne med bil kan fortælle om en enkelt eller to situationer i hverdagen, hvor bilen er nødvendig eller meget fordelagtig, og disse situationer angives som væsentlige grunde til, at de har anskaffet bilen. Men samtidig er der tydeligt, at bilbrugen ikke begrænses til de situationer. Tværtimod ser jeg en tendens til, at bilen bruges til praktisk talt alle ture, når den er til rådighed.

Brug af bil på korte ture

Der er mange gode argumenter imod at bruge bilen på de korte ture: For det første er det på de helt korte ture at bilen forurener mest, fordi motoren er kold, og katalysatoren ikke fungerer optimalt. For det andet er det en oplagt chance til at få motion: Manglende motion og fedme er ved at blive en reel trussel mod vores sundhed. På korte ture kan man udnytte muligheden for at bevæge sig, og på de ture er der som regel ikke nogen væsentlig tidsforskel mellem at tage bil, cykel eller at gå. For det tredje giver det mulighed for at reducere trafikken på de små veje i lokalmiljøet, hvorved støjgener reduceres og sikkerheden øges. Men trods

disse mange gode grunde til at vælge bilen fra på de korte ture, så bruges den alligevel på 55% af de ture, der er under 5 km. (Trafikministeriet 1997:107).

Et illustrativt eksempel på brug af bilen til de meget korte ture ses hos Vibeke og Michael. De har ikke selv bil, og deres daglige transport er derfor baseret på cykling, gang og offentlig transport. Men de låner ofte bil i 3-4 dage af gangen, og når bilen står udenfor, så bruger de den også til nogle af de korte ture, hvor de normalt altid ville tage cyklen. F.eks. er der en weekend eftermiddag, hvor Vibeke først kører i bil ned til videobutikken, som ligger 500 meter væk. Når hun kommer hjem, opdager de, at de mangler mælk, og så kører Michael 500 meter i den anden retning efter mælk. Vibeke begynder med at fortælle, at hun tog bilen, fordi hun ville hurtigere hjem, så hun kunne se Helene, inden hun skulle sove, men bliver enig med sig selv om, at det ikke går hurtigere i bil. Det er interessant, hvordan der automatisk sker en association mellem bilbrug og det at spare tid. Så selv om Vibeke ved nærmere eftertanke kommer frem til, at bilen ikke er hurtigere, så giver bilen hende alligevel en følelse af, at 'det går hurtigere'. Her er det formodentlig en kombination af fornemmelsen af fart og den selvfølge knyttet til bilen som et hurtigt og effektivt transportmiddel, der spiller ind på valget af transportform, selv om bilen rent faktisk ikke er mere effektiv i den konkrete situation. Ved en nærmere snak om transportvalget på disse ture kommer de frem til, at det også er vigtigt, at bilen er mere komfortabel og hyggelig end cyklen, når det er aften. Og det underbygges af, at Vibeke netop valgte at bruge cyklen tidligere på dagen, da hun hentede is i en kiosk, der også ligger 500 meter væk.

Lignende eksempler findes hos mange af de interviewede familier: nogen henter slik på tanken, andre pizza rundt om hjørnet, andre igen kører ned til solcenteret. Når bilen står til rådighed udenfor døren, er det et gennemgående træk, at den bruges til en lang række korte ture, hvor det ikke ville være specielt vanskeligt at gå eller cykle. På de meget korte ture er det afgørende for val-

get af bilen som transportmiddel, at den er umiddelbart til rådighed. De begynder ikke at arrangere lån af bil eller leje af delebil for at køre rundt om hjørnet efter en pose slik.

Nogen har dårlig samvittighed over disse ture, mens andre giver udtryk for, at det er en dejlig luksus, som de nyder i hverdagen, og siger eksplicit, at de ikke har dårlig samvittighed, for 'alle kører jo i bil'. Sammenhængen mellem bilbrug og miljøhensyn er noget de interviewede selv kommer ind på i interviewsituationen. Men for de familier, der har adgang til bil, ser jeg ikke eksempler på, at miljøhensynet har konkret indflydelse på transporthandlingerne, hvilket er i overensstemmelse med andre undersøgelser af sammenhænge mellem transporthandlinger og miljøhensyn (jf. s. 88). Det bliver hurtigt en rutine at sætte sig ud i bilen, når de skal et eller andet sted hen, uanset om de har moralske skrupler eller ej. Det gælder, uanset om det er en tur i sommerhus, eller om de skal rundt om hjørnet efter en liter mælk, mens det at hente cyklen i kælderen er noget man skal 'tage sig sammen til at gøre'. Alligevel giver de allesammen udtryk for, at de ikke oplever bilen som en nødvendighed på de korte ture. Når den alligevel bruges, handler det om en følelse af luksus, bekvemmelighed og dovenskab, som er de ord, der knyttes til denne type bilbrug.

Dagbogsmetoden, har været afgørende for, at jeg har fået øje på omfanget af de korte ture. I adskillige tilfælde har jeg måttet minde interviewpersonerne om disse ture, når de var i gang med at fortælle om deres dag. Det ser jeg to grunde til: For det første fylder turene ikke så meget i deres bevidsthed. Man kan bedre huske, at man har været på arbejde, end at man lige var nede og hente pizza rundt om hjørnet. For det andet så giver flere af interviewpersonerne udtryk for, at det er lidt pinligt at bruge bilen på den måde:

Michael: Og vi var simpelt hen ude på så mange småture, så vi var ved at blive sure på os selv.

Vibeke: Og vi syntes også, vi snakkede om det var sgu lidt pinligt [griner]

Michael: At du kunne se det...

Vibeke: Og så i bil, ikk.

Det kan bidrage til, at de fortrænger turene i deres bevidsthed. Derfor har det været afgørende, at turene var beskrevet i dagbøgerne, så de ikke blev glemt i den generelle snak om dagens transportaktiviteter.

Bilen skal udnyttes?

På de helt korte ture er der mange gode argumenter for, at man skal lade bilen stå, mens det er lidt mere komplekst med det fænomen, som jeg vil kalde, at 'bilen lige så godt kan udnyttes'. Det handler om, at har man først bilen til rådighed, og de faste udgifter er betalt, så skal man også have glæde af den. Og det får man jo netop ved at bruge den mere, så den ikke 'bare står ude på gaden.

I forbindelse med Susannes bilanskaffelse, bliver det tydeligt, at nu hun har fået bilen, så vil hun gerne bruge den til det hele. Hendes begrundelser for at anskaffe bilen var, at det skulle blive lettere at komme omkring med børnene, både når de skal til fritidsaktiviteter om eftermiddagen, og når familien skal på ture i weekenden. Men fordi hun har bilen til rådighed, bruger hun den også, når hun kun er sig selv og kører til arbejde. Og det gør hun på trods af, at hun aldrig har set cykelturen til arbejde som et problem og samtidig er meget bevidst om at få motion. Susannes bilbrug er et eksempel på, at står bilen uden for døren, så falder det naturligt at bruge den til alle ture.

Præcis det samme fænomen ses hos Mathilde fra første familiefortælling. Hun fortæller eksplicit, at de ikke har anskaffet hverken den første eller anden bil for at bruge dem på arbejde:

Mirjam: Ingen af jer havde brug for den i arbejdstransporten specielt på det tidspunkt?

Mathilde: Nej, man kan ikke sige vi havde brug for den, altså vi bruger den jo, men kan sagtens komme på arbejde uden bil...

De 'bruger den', men har ikke 'brug for den'. Her er en interessant skelnen, der er karakteristisk for en række transportsituationer, hvor det opfattes som muligt og realistisk at klare transporten uden bil³⁵, men bilen er typisk en anelse hurtigere, og først og fremmest opleves den som mere komfortabel. Og udgifterne til bensin er ofte billigere end billetten til bus eller tog. Disse situationer ville således ikke i sig selv være et argument for bilanskaffelse, men når den er anskaffet og står til rådighed, så bruges den som regel også i en lang række situationer, hvor den ikke opfattes som strengt nødvendig.

Firmabil

I det empiriske materiale er der et enkelt eksempel på en familie, der har firmabil. Her udgør bilens omkostninger et fast beløb hver måned, så jo mere man kører, jo mere får man ud af sine penge. Denne familie fortæller, at de helst ville tage toget, når de skal besøge familien i Jylland, fordi det er mere komfortabelt med et lille barn, men når de skal afveje togbilletternes pris mod, at de kan køre turen helt gratis i bil – ovenikøbet med eksklusivkort til færgerne – så vælger de alligevel bilen. Den økonomiske indretning af firmabilordningen indeholder et kraftigt økonomisk incitament til udelukkende at bruge bil og er således en direkte barriere for 'fornuftig bilbrug', hvor bilen kombineres med andre transportformer, når de er mere hensigtsmæssige.

Opsamling

Når bilen står til rådighed bruges den i en lang række situationer, hvor den ikke opfattes som strengt nødvendig, og hvor det ikke opfattes som uacceptabelt at benytte andre transportformer. Når det gælder de korte ture, så er der hos flere af interviewpersoner-

³⁵ Det omtales som et relevant alternativ at cykle eller bruge offentlig transport.

ne knyttet en dobbelthed til bilbrugen: De synes selv, det er moralsk uacceptabelt at bruge bilen på disse ture og forklarer, at det handler om dovenskab og komfort, når de alligevel ofte ender med at vælge den. Disse ture står således til forhandling: I flere situationer diskuterer interviewpersonerne indbyrdes, om det var rimeligt at bruge bilen, og de har behov for at legitimere, at de alligevel vælger bilen. Så selv om miljøhensynet ikke umiddelbart ser ud til at have indflydelse på de konkrete transporthandlinger, så kunne man forestille sig, at der heri ligger et potentiale for forandring, især i forhold til de korte ture. Anderledes forholder det sig med de lidt længere ture, hvor det ikke er helt så oplagt at gå eller cykle. Her er der ofte tid at spare ved at tage bilen, eller det er lettere at være pæn i tøjet, når man kommer frem, hvis man vælger bilen frem for cyklen. I disse situationer opleves det som naturligt at bruge bilen, hvis den står til rådighed.

Det er gennemgående for de forskellige situationer, at selve dét at bilen står til rådighed har indflydelse på transportmiddelvalget. Her bliver teknologiens rolle i konstruktionen af transportmønstrene tydelig, jf. afsnittet om domesticering s. 63. Illustrativt kan man sige, at bilen står ude foran huset og siger ”brug mig”, hvilket interviewpersonerne sætter ord på, når de taler om, at de skal ’udnytte at de har bil til rådighed’. Bilen får med sin tilstedeværelse en indflydelse på transportmiddelvalget, idet situationerne tolkes anderledes, jf. s. 53. Det er ikke længere en selvfølge at tage cyklen. Bilen bliver det naturlige valg, og der skal ekstra omtanke eller viljestyrke til for at handle anderledes. Disse iagttagelser fører til en stor skepsis mod kampagner mod ’fornuftig bilbrug’ som en vej til mere bæredygtig transport i hverdagslivet. Når bilen konstant er til rådighed, bliver den en selvfølge, og den opfordrer ved selve sin tilstedeværelse til at blive brugt.

Etablering af transportmønstre

De forskellige transportteknologier er med til at forme vore forestillinger om hvilke aktiviteter, der er mulige. Bilen er således ikke en ’passiv ting’, der står uden for huset og venter på at blive

brugt. Teknologien indgår aktivt i formningen af vores hverdagsliv f.eks. ved, at vi udvider vores mobilitetsrum, når vi får adgang til mere effektiv transport (jf. s. 71). Hermed menes, at grænserne for, hvilke aktiviteter der er mulige, flyttes. På samme måde kan den daglige brug af cyklen eller offentlig transport være med til at forme vores forestillinger om, hvilke aktiviteter der er relevante og mulige, og hvilken transportform der opfattes som praktisk og hensigtsmæssig.

Vanedannelse

Historien om Mathildes ridning er et eksempel på, hvordan bilbaserede behov etableres. Hun har redet, siden hun har helt lille, og da hun var 18 år, fik hun en bil af sin far, for at hun lettere kunne køre til ridning. Det blev hurtigt en selvfølge, at hun kørte i bil til ridning, jf. den betydning vanedannelse har for det daglige transportmiddelvalg. Da hun sidenhen skiftede ridested, var hendes mobilitetsrum større, fordi hun nu havde rådighed over bil, og hun valgte at ride et sted, som hun kun kan komme til i bil. Bilens nødvendighed bliver i den sammenhæng selvopfyldende: Det var muligt for Mathilde at vælge dette ridested, fordi hun havde bilen til rådighed, og fordi hun netop har valgt at ride der, er det nødvendigt for familien at have bil.

Familierne omtaler transport som nogle vaner, der udvikles gennem tiden, og understøtter derved den teoretiske for forståelse, der siger, at transporthandlinger har en vanemæssig karakter (jf. s. 78). Connie og Ole fortæller, at de synes, det er besværligt med det offentlige, men de siger samtidig, at det hænger sammen med, at de ikke er vant til at bruge det:

Ole: ...Det er jo skide besværligt med det offentlige.

Connie: Ja, det synes man jo, når man ikke er vant til at bruge det.

Hvad der er nemt eller besværligt, kan således ikke ses uden for den kontekst, der handler om hvilke transportmidler familien er

vant til at bruge. Her underbygges den teoretiske pointen om, at teknologierne gennem domesticeringsprocessen integreres i hverdagslivet, og resultatet af den proces fremstår som 'det mest praktiske', jf. s. 63.

Denne pointe kan illustreres med et eksempel fra Wera Grahn's undersøgelse af bilfrie børnefamilier. En af hendes interviewpersoner siger, efter han har levet uden bil i en årrække:

Nils: Och då märker man ju att man inte behöver nån bil, (säger Nils). Och sen märker man ju då fördelarna, precis som den som har bil märker fördelar med att ha bil naturligtvis, va och inrätter sitt liv efter det och så (Grahn 1995:42).

At leve uden bil kan i lige så høj grad blive en vane som det at have bil; vaner er med til at stabilisere transportmønstrene.

Også undersøgelser, der bygger på andre metoder, identificerer vanen som fænomen. I en svensk, kvantitativ undersøgelse, vises det, at unge mennesker oftere anskaffer og afskaffer bil (dvs. at de ændrer deres transportmønster), mens de midaldrende skifter meget mindre mellem at være bilejere og ikke at have bil. Hos folk i 60'erne er mobiliteten mellem de to grupper mindst. Selv hvis den økonomiske situation ændres for en midaldrende person, vil dette ikke have tendens til at påvirke vedkommendes bilejerskab. Undersøgelsens konklusion er, at transportmønstre generelt bliver mere stabile med alderen, eller som Karin Sandqvist skriver: "...if a person manages to live without a car to the age of 35, chances are that he or she will never be a car owner, even if he or she can easily afford it later." (1997:130).

Historisk perspektiv på etablering af transportmønstre

Jeg vil nu gå mere i dybden med, hvordan transportvaner kan udvikles gennem en årrække ved at lave en sammenlignende analyse af transportmønstrenes forandring gennem en periode på ca. 20 år hos to familier, der i dag lever henholdsvis med og uden bil. Det drejer sig om familierne fra anden og femte familiefortælling.

Connie og Ole har bil, og direkte adspurgte siger Connie, at de ikke er afhængige af bilen, men de vil under ingen omstændigheder undvære den:

Connie: Det jeg kører i bil, det er jo luksus. Det er op og handle.

Mirjam: Men er der ikke ting, hvor du føler den er nødvendig?

Connie: Næh, altså jeg kan bare ikke undvære den. Vi var uden bil i 3 måneder for 2 år siden. Det var rædselsfuldt. Bare tanken for mig at vide at den står derude...det er en dejlig luksus, som jeg værdsætter meget.

Selv om de ikke er afhængige af bilen f.eks. i forbindelse med arbejde, så bliver den flittigt brugt både til indkøb og i fritiden. Connie bruger bilen til alle sine ture i lokalområdet: indkøb, når hun skal til sol, når de skal i banken osv.

Bent og Lisbeth har ikke haft bil de sidste 20 år og føler ikke noget behov for en bil. De forklarer:

Lisbeth: Det har vi bare valgt.

Bent: Altså det er ikke øh...det er ikke decideret miljøet, men det er jo heller ikke fordi vi ikke har råd til det.

Mirjam: Nej, det er nemlig det?

Lisbeth: På den anden side, så synes vi heller ikke, det...at vi har brug for den, forstået på den måde, at den skal stadigvæk stå der hele ugen.

Begge familier er meget tilfredse med deres transportsituation, som de synes dækker deres behov i hverdagen. De har ingen ønsker om at lave noget om, så længe der ikke sker drastiske ændringer i deres hverdag.

Hvis man ser på de to familiers nuværende situation, så er det umiddelbart vanskeligt at forklare, hvorfor deres transportmønstre er så forskellige. Deres strukturelle vilkår for at tilrettelægge hverdagens transport er næsten ens: De bor omtrent lige langt fra

offentlig transport og indkøbsmuligheder, og de har ikke brug for bil for at kunne komme på arbejde. Ole kører til og fra arbejde i firmabilen, men han fremstiller det ikke som en nødvendighed, der er bare ingen grund til ikke at gøre det. Familierne har ingen aktiviteter, hvor de giver udtryk for, at det er absolut nødvendigt at køre i bil. Når det gælder børnene, så er Bent og Lisbeths børn flyttet hjemmefra, og Connie og Oles børn klarer stort set deres egen transport i det daglige. Der er således ikke nogen forhold knyttet til de strukturelle vilkår for dagligdagens organisering eller de aktiviteter, familiemedlemmerne deltager i, der umiddelbart indikerer, at familiernes transportmønstre skulle være meget forskellige. Økonomien kan heller ikke bidrage til en forklaring - tværtimod: den familie, der har en næsten ny bil, tjener omkring 200.000 kr. mindre om året end den, der ikke har bil.

Ud fra teorien er det oplagt at søge forklaringen i de vaner, familierne har etableret omkring deres transport. Familiefortællingerne viser, at vanerne har afgørende betydning for den måde, de i dag oplever deres transportbehov. For at undersøge dette nærmere vil jeg anlægge et historisk perspektiv på, hvordan familiernes transportmønstre har udviklet sig til den form, de har i dag. Derved forsøger jeg dels at belyse de situationer, der gennem tiden har lagt op til ændringer af den daglige transport, dels undersøger jeg, hvordan de nye transportmønstre er blevet etableret som en daglig rutine, der ikke stilles spørgsmålstejn ved. Historien kan således bruges til at belyse, hvordan nogle bestemte transportmønstre er opstået, men man må være opmærksom på, at disse mønstre er etableret inden for en specifik, kulturel kontekst. Den kulturelle kontekst skifter hele tiden, så de kulturelle og samfundsmæssige forhold, der f.eks. har haft indflydelse på, at familierne anskaffede bil i 1970'erne, vil i dag se anderledes ud. Målet med analysen er således ikke primært at identificere nogle konkrete forhold, der er årsag til bilanskaffelse, men derimod at vise, hvordan familierne i de konkrete situationer vælger forskellige løsninger, når de står over for et kompleks af forskellige vilkår og muligheder.

Familierne får bil og hus....

Indtil de får børn, er der store lighedspunkter mellem familiernes transportmønstre. I begge tilfælde anskaffer mændene deres første bil i starten af 70'erne. Ingen af dem anskaffer bilen til et bestemt formål. Ole fortæller, at han anskaffede bil, "fordi den var rar at have", og Bent siger, at "det lå vel i tiden". Dengang var det noget nyt og spændende at få en bil, ligesom vi i dag køber en ny og større computer med internetopkobling. Der var i højere grad end i dag knyttet status til selve det at have bil, og derfor anskaffer de bil uden at skulle bruge den til et bestemt formål. Selv om der også i dag er knyttet elementer af status biler, så kan jeg udfra interviewpersonernes historiske beskrivelser se at bilens symboliske betydning har ændret sig gennem de sidste 20 år, hvor bilejerskab er blevet meget mere udbredt. Bilen er i højere grad blevet et praktisk element i hverdagen, og når familierne i dag fortæller om bilanskaffelse, så lægger de stor vægt på bilens praktiske anvendelse i forbindelse med forskellige aktiviteter.

På et tidspunkt køber begge familier hus og prioriterer i den forbindelse at afskaffe bilen for at få råd til at sidde i huset. Bent og Lisbeth vælger meget bevidst et hus med en beliggenhed i forhold til arbejde, offentlig transport, skole og indkøbsmuligheder, der betyder, at de kan klare hverdagen uden bil. Connie og Ole klarer også hverdagen ved at cykle i nærmiljøet og ellers bruge tog og bus, men for dem var fravalget af bilen ikke på samme måde et bevidst valg af boligområde ud fra transportmæssige overvejelser. De har også lidt bedre adgang til bil end Bent og Lisbeth, idet Ole har firmabil. De fortæller, at på det tidspunkt var der ingen, der tog så tungt på, om man af og til brugte firmabilen privat. Det er der strammet op på i dag.

...og børn

Familiernes situation de første år har således mange lighedspunkter. Da Bent og Lisbeth flytter ind i deres hus har de allerede to små børn. Når de skal rundt i lokalområdet kører de med børnene på cyklerne. Lisbeth fortæller, at det var lidt besværligt, dengang

hun skulle aflevere sønnen i vuggestue eller børnehave på vej til arbejde. De skulle meget tidligt op, for at hun kunne nå at aflevere ham først og så være på arbejde kl. 8.00. På mit spørgsmål om, hvorvidt det havde været en fordel med en bil, svarer hun, at med et arbejde i Københavns centrum ville en bil ikke have været nogen særlig hjælp.

Connie og Ole får deres første barn, efter de er flyttet ind i huset. Situationen spidser til, når barselsorloven er forbi, og Connie vender tilbage til sit arbejde. Connie har hele tiden arbejdet ret langt fra hjemmet, og arbejdsrejsen med S-toget har taget 1-1½ time afhængig af tidspunktet på dagen. Connie beskriver situationen:

Connie: Ja, ja. Og så fik vi så Mette. Og på det tidspunkt der arbejdede jeg i Ordrup, så det var en lang rejse med toget, og det blev jeg simpelthen så stresset af – det siger de andre – jeg registrerede det jo ikke selv. De har sidenhen fortalt, at jeg var kropumulig at være sammen med. Men så syntes Ole så, at nu skulle vi så have bil igen. Det var jo Handelsbanken, jeg var ansat i, og der kunne man så få personale lån. Så kunne det jo godt løbe rundt.

Mirjam: Så I købte simpelthen en bil for at du kunne bruge den på arbejde?

Connie: Ja, så jeg fik lidt mere tid.

I denne situation, hvor Connie og Ole får deres første barn, føler Connie, at hun har for lidt tid til at være sammen med sit lille barn, da hun vender tilbage til sit arbejde. Det stresser hende med de lange dage, og hun fortæller især om, hvor irriterende det var at stå og vente 19 minutter på en station, fordi S-togene ikke korrponderede. Connie og Ole kommer dermed i en situation, hvor en bil kan give en tidsbesparelse i hverdagen på i alt omkring 1½ time og dermed være med til at afhjælpe en ubehagelig situation, hvor Connie er stresset, og det går ud over familien.

Begge familierne beskriver den periode, hvor de havde små børn som noget hektisk. Især morgenerne, hvor børnene skulle afleveres tidligt, kunne være hårde. I begge familier har de oplevet en knaphed på tid og ressourcer i den periode, hvor de havde små børn. Fra et transportmæssigt synspunkt er der den forskel, at hos Connie og Ole kan det at anskaffe bil være med til at lette situationen, idet transporten kan effektiviseres, og dermed kan de spare tid i dagligdagen. For Bent og Lisbeth er situationen en anden, for de oplever ikke, at en bil vil kunne gøre deres hverdag lettere.

Livet går videre

Efter nogle år skifter Connie arbejde og bliver dagplejemor, hvilket er et arbejde, der foregår hjemme. Den situation, der begrundede bilanskaffelsen, er nu ændet. Men det betyder ikke, at familien afskaffer bilen igen og sparer pengene. Det, at de anskaffede bilen og siden har haft den til rådighed, har været en forudsætning for at etablere nogle vaner, hvor bilen indgår. Dem har de ikke noget ønske om at ændre. Bilen som teknologi er blevet integreret som et naturligt og uundværligt element i familiens hverdag.

Bent og Lisbeth anskaffer ikke bil, mens børnene er små, men udvikler derimod nogle måder at klare de praktiske gøremål på, der ikke forudsætter bil. Bent fortæller om, hvordan han køber ind på cykel:

Bent: Jeg har både rygsæk og cykelkurv og to håndtag på styret. Det kan sagtens lade sig gøre. Mens børnene var små regnede vi ud at jeg hvert år hentede 1200 l. mælk. Så noget har jeg da transporteret på cykel...[...]...jeg har også slidt et par cykelkurve op...[...]... det blev jo en vane.

Familien har således udviklet alternative løsninger, så det ikke bliver et problem at undvære bilen. På samme måde fortæller de, at de er gode til at finde rundt i køreplaner og planlægge smarte rejseruter. De har med andre ord udviklet en praksis og nogle va-

ner omkring det at klare sig uden bil, så det nu er en selvfølgelig del af deres hverdag.

Særlige hændelser og deres betydning for vanedannelse

Sammenligningen af, hvordan de to familiers transportmønstre udvikler sig, viser, at de etablerede transportmønstre kan brydes af større begivenheder, der giver anledning til en ændret livssituation. I begge familier anskaffede de den første bil, fordi mændene syntes, det var sjovt, og fordi de pludselig havde råd til det. Det skete i en bestemt historisk kontekst, hvor man i højere grad anskaffede en bil 'for sjov', end man ville gøre i dag. Den næste store forandring i familiernes transportmønstre skete, da de købte hus og solgte bilen; der skete en væsentlig omprioritering af familiernes ressourcer. Endelig blev Connie og Oles transportmønster ændret, da de fik barn, og de i den nye situation anskaffede bil igen. Huskøb og det at få barn er her særlige hændelser, der har været med til at ændre den daglige transport.

Den centrale pointen er, at når de kommer i en kritisk situation, som da Connie vendte tilbage til arbejde efter barselsorloven, og de anskaffede en bil for at lette situationen, så bliver bilen integreret i hverdagens praksis på alle områder og ikke kun i forhold til den transport, der var et problem. Og den begynder at indgå som en selvfølge i hverdagen, så den tænkes ind i forhold til ønskelige og mulige aktiviteter i fremtiden. Dermed er den med til at forme fremtidens aktiviteter og den dertil knyttede transport hos familien.

På samme måde forholder det sig, hos familierne uden bil. Der udvikles rutiner omkring hverdagens praktiske gøremål, som er baseret på brug af cykel, offentlig transport og evt. lån af bil i særlige situationer. Rutinerne omfatter både teknologier, som f.eks. særligt udstyr til cyklen, så man kan transportere børn og varer, men også kompetence i forhold til at benytte det offentlige transportsystem på en effektiv måde. Forestillingerne om, hvilke aktiviteter, der er ønskelige, etableres i et rum, hvor bilen ikke

indgår som en mulighed. Og derfor udvikles nye aktiviteter og rutiner, der ikke er baseret på bilbrug.

Analysen underbygger således den teoretiske pointe om, at transportmønstrene har en tendens til at være selvforstærkende, uanset hvilke transportmidler de er baseret på. Transportmønstrene udvikles i et samspil med den teknologi, familierne har adgang til, deres daglige rutiner og praksisser, og deres forståelse af, hvad der er naturligt og praktisk.

Kapitel 7: Afsluttende diskussion og anbefalinger

Motivationen for undersøgelsen var en interesse for, hvordan hverdagens transport kunne ændres i en mere bæredygtig retning. Men det blev hurtigt klart, at almindelige menneskers tilrettelæggelse af deres daglige transport i ringe grad er styret af miljøovervejelser. For at uddybe forståelsen af hvordan transportmønstre etableres og forandres, vælger jeg at studere dem i den hverdagslivssammenhæng, de indgår i. Der fokuseres på familien som social enhed, og i det empiriske arbejde undersøges både familiens aktiviteter, den mening de tillægges, og hvordan transporten indgår som et integreret element i familiens dagligdag. Undersøgelsen er afgrænset til børnefamilier bosat i Storkøbenhavn.

Studiet af individers transport i hverdagen er ikke et etableret forskningsområde. En eksplorativ undersøgelse af fænomenet er valgt for at give plads til at opdage nye sammenhænge mellem transport og hverdagsliv.

Projektets teoretiske forforståelse trækker især på teorier inden for teknologisociologi og hverdagslivstudier. Begge disse teoretiske universer lægger op til en bred og åben undersøgelse, idet det empiriske fænomen ikke på forhånd afgrænses ud fra nogle bestemte dimensioner. Dermed opbygges de analytiske begreber gennem det empiriske arbejde.

1. Transportmønstrenes kompleksitet

Af familiefortællingerne i kapitel 5 fremgår det, at transportmønstre konstrueres i et uhyre komplekst samspil mellem elementer i hverdagen, der er af højst forskellig karakter. Transport har en praktisk dimension, hvor den giver adgang til hverdagens aktiviteter, såsom arbejde, skolegang, omsorgsopgaver og fritidsinteresser. Men også økonomiske og symbolske aspekter og den kropslige lyst og ulyst knyttet til forskellige former for transport

har indflydelse på hvilke transportformer, der foretrækkes. Samtidig kan familiernes transportmønstre ikke forstås udelukkende udfra den aktuelle situation. Transportmønstre udvikles gennem tiden: Familien befinder sig altid i en særlig situation, hvad angår bolig, arbejde og adgang til bestemte transportalternativer, og det kræver en historisk dimension at forstå, hvorfor familien netop har etableret sig på denne måde. Gennem tiden er der etableret vaner både i forhold til de aktiviteter, der indgår i hverdagslivet, og de transportmidler, man bruger til hverdag. Historien bag familiens transportmønster har således både materielle og imaterielle komponenter.

En central erkendelse er, at der indgår mange forskellige elementer, når familiernes tilrettelægger den daglige transport, og de kan have forskellig betydning fra familie til familie. Noget, der udefra set virker som en detalje i hverdagen, kan for den konkrete familie have afgørende betydning for hverdagens tilrettelæggelse og dermed familiens transportmønster. En anden pointe er, at samspillet mellem de forskellige elementer har afgørende betydning for, hvordan familiens transportmønster udvikler sig, og her er igen tale om et samspil mellem elementer af helt forskellig karakter. Hvis hverdagens transportmønstre analyseres inden for de traditionelle, disciplinære tilgange som f.eks. økonomi, historie eller psykologi, vil man kunne komme dybt i et enkelt aspekt, der er med til at konstruere transportmønstrene, men i forhold til at begribe dette større mønster af sammenhænge har den valgte interdisciplinære tilgang været frugtbar.

Adgang og bilbehov

Den enkelte families transportmønster er en helt specifik konstruktion, der bygger på nogle særlige elementer. Men i de konkrete forskelligheder har jeg identificeret nogle fælles træk i den måde, transporten indgår i familiernes hverdagsliv, og den måde transportmønstrene forandres på. Hverdagens transport handler i høj grad om at have adgang til ting. Der fremføres den teoretiske pointe, at 'mulighedssøgen ligefrem er en moderne levestrategi'

(jf. side 72). Kort sagt er der tale om en modernitetsforståelse, hvor 'vi ikke vil gå glip af noget, og afstande er til for at blive overvundet'. For individer i det moderne samfund er det således et ideal at kunne tilrettelægge de daglige, rutinerede gøremål mere frit, så der bliver større valgfrihed mht. hvor man vil arbejde, bo, handle og dyrke fritidsinteresser. Samtidig vil man have adgang til spontane aktiviteter i fritiden som at tage til stranden, på kunstmuseum eller på shopping. Hos de interviewede familier fremhæves det som positivt og vigtigt at have adgang til forskellige aktiviteter efter eget valg. Den teoretiske pointe om mulighedernes vigtighed for moderne mennesker genfindes således. Men der er ikke nødvendigvis en tæt sammenhæng mellem mulighederne og deres realisering; selve det at have muligheden er vigtig, uanset om den udnyttes eller ej.

Bilen øger i mange tilfælde disse muligheder med sin kombination af hastighed og fleksibilitet, og det er især vigtigt for børnefamilierne. En række af familierne har anskaffet bil i forbindelse med, at de fik børn. Familiefortællingerne viser, hvordan det at få børn ændrer tilværelsen: Med barnet skabes nogle helt nye tidsmæssige bindinger i tilværelsen, og på det tidspunkt, hvor begge forældre vender tilbage til arbejdsmarkedet, oplever en række af familierne et forøget tidspres. Det kan være en anledning til, at hverdagens transport tages op til revision, og hos nogle af familierne fører det til bilanskaffelse. Motiverne for bilanskaffelsen kan være meget forskellige. For nogle handler det om at spare tid på arbejdsrejsen, mens det for andre handler om at kunne nå at dyrke deres fritidsinteresser efter arbejde eller at kunne komme på flere ture med børnene. Fælles er det, at bilanskaffelse er en måde for familierne at forbedre deres adgang til forskellige aktiviteter, der har betydning for dem i hverdagen.

Men bilanskaffelse er ikke den eneste måde børnefamilier kan tilrettelægge deres transport på. På grundlag af min empiriske undersøgelse stiller jeg spørgsmålstejn ved selvfølgeligheden af, at bilen altid er en fordel, og at det at undvære bil derfor betyder

forringet livskvalitet og afsavn. Studiet af familier uden bil viser, at de kan tilrettelægge en hverdag, hvor bilen ikke er nødvendig, og hvor de ikke oplever, at de lider afsavn, fordi de ikke har bil. De opnår adgang til aktiviteter på andre måder. Først og fremmest planlægger de meget, og det at begrænse transporten indgår i deres planlægning både på lang og kort sigt. På kort sigt sparer de tid ved at planlægge og koordinere deres aktiviteter, og de orienterer sig i højere grad mod de lokale muligheder end dem, der ligger længere væk. Når de søger arbejde eller flytter, indgår det i deres langsigtede overvejelser, at de skal kunne komme fra hjem til arbejde uden bil, og i valget af bolig indgår det, at institutioner og indkøbssteder skal ligge i gå- eller cykelafstand, og at der skal være gode adgangsforhold til offentlig transport.

Den empiriske undersøgelse peger således på, at familierne i høj grad selv er med til at konstruere deres eventuelle behov for en bil. Hermed stilles spørgsmålstejn ved bilbehovets objektive karakter. Det betyder ikke, at jeg negligerer den konkrete oplevelse af bilen som et uundværligt element i hverdagen, men den måde, familierne tilrettelægger deres aktiviteter på, og de forestillinger, de har om deres liv, skaber en situation, hvor bilen enten kommer til at fremstå som nødvendig eller unødvendig. Og når den samfundsmæssige tendens er, at stadig flere anskaffer bil, så hænger det også sammen med, at de har en oplevelse af, at de samfundsmæssige strukturer tilrettelægges, så det er fordelagtigt at have bil. Denne udvikling understøtter den oplevelse, familierne med bil har af bilen som en nødvendighed.

Mellem travlhed og selvrealisering

I teoriafsnittet fremhæves det som et dilemma hos moderne mennesker, at vi på den ene side ikke vil gå glip af noget og derfor fylder livet med aktiviteter og oplevelser, men på den anden side oplever det som et problem, at hverdagen er præget af et konstant tidspres og har en opsplittet karakter (jf. side 73). Opsplittingen af hverdagen er et problem, fordi det at skabe integration i hverdagslivet har en selvstændig betydning, for at vi kan opleve livet

som meningsfuldt. Derfor lægger vi et stykke arbejde i at koordinere aktiviteterne og binde de forskellige verdener sammen både fysisk og mentalt.

Behovet for en mere sammenhængende og rolig hverdag er i konflikt med den opsplittede og hektiske tilværelse og repræsenterer som sådan en modsatrettet dynamik³⁶. I teoriafsnittet argumenteres der for, at de modbilleder, vi har til det travle hverdagsliv, ofte er så ekstreme, at de ikke realiseres, jf. side 73. De forbliver drømmebilleder af et harmonisk og roligt liv, og så længe de bevarer som drømme eller utopier, er det ikke nødvendigt at forholde sig til de ting, man må undvære, hvis man vil slippe det travle og hektiske hverdagsliv (Læssøe 1999).

I familiefortællingerne er der mange eksempler på, at interviewpersonerne oplever, at de har travlt i hverdagen især i den fase af livet, hvor de har helt små børn, der skal hentes og bringes til og fra daginstitution. Det er som tidligere nævnt vigtigt for interviewpersonerne, at de har adgang til en lang række muligheder i hverdagen, og de lægger samtidig vægt på, at der er mange ting, de gerne ville gøre, men som de ikke når. Dette opleves dog ikke som et påtrængende og stressende dilemma i hverdagen. Den teoretiske beskrivelse lægger op til en højere grad af polarisering mellem det stressede og harmoniske liv, end jeg genfinder i empirien. Familierne er i de fleste tilfælde meget bevidste om at vælge aktiviteter fra og tilrettelægge tilværelsen, så de har mulighed for at være sammen med børnene og ikke bliver stressede. F.eks. arbejder de hjemme, kvinderne er i flere tilfælde på nedsat tid, mændene vælger jobs, hvor de kan holde sig inden for en normal arbejdsuge, og de vælger individuelle fritidsinteresser fra til fordel for hjemmelivet. Det generelle billede er, at familierne 'har nok at lave', men deres hverdag forekommer mig ikke hektisk og

³⁶ Dermed kan oplevelsen af et konstant tidspres i hverdagen indirekte være en dynamik, der vil kunne bremse væksten i mobiliteten: Hvis vi tager afstand fra det stressede liv og i stedet vælger et roligere liv med færre aktiviteter og mere lokal forankring, så vil mobiliteten sandsynligvis også falde.

stresset. Udfra empirien vil jeg derfor argumentere for, at modbillederne til det stressede hverdagsliv ikke udelukkende forbliver utopier, men at familierne i deres konkrete hverdagspraksis vælger aktiviteter fra og i nogen grad får tilgodeset deres behov for at have en rolig hverdag.

Forandringens betingelser

Potentialer for at forandre transportmønstre i en mere bæredygtig retning har stået centralt i analysen. Jeg har studeret en række familier med forskellige transportmønstre for at kunne tegne et varieret billede af, hvordan hverdagens transport kan tilrettelægges. Det har været en vigtig del af min forforståelse at holde fast i en åbenhed over for de forskellige måder at gøre tingene på og derved forsøge at undgå at reproducere dominerende selvfølger, der måske ikke er så selvfølgelige endda.

Jeg har forsøgt at bevare åbenheden ved teoretisk at fokusere på de samfundsmæssige strukturers tolkningsfleksibilitet. Jeg mener ikke, at vi frit kan tolke strukturerne som vi vil, men jeg lægger vægt på, at der er et spillerum for alternative fortolkninger. Begrebet 'fortolkede strukturer' bruges til at fastholde, at hverdagens transportmønstre konstrueres i et samspil mellem de livsmuligheder, familierne møder, den måde de tolkes på, og hvordan de handler i forhold til dem.

Af familiefortællingerne fremgår det, hvor forskelligt familierne har organiseret sig. Nogen oplever, at de har brug for to biler, mens andre ikke synes, de har brug for bil. De forskellige måder at tilrettelægge hverdagens transport kan ikke forklares fyldestgørende udfra økonomiske eller tidsmæssige faktorer. Familiernes prioriteringer er meget forskellige, og analysen viser, at spørgsmålet om, hvorvidt familien anskaffer bil eller ej, bl.a. hænger sammen med, om de forestiller sig et liv med eller uden bil. De personer eller familier, der har besluttet sig for, at de ikke vil have bil fremover, får indrettet tilværelsen, så de ikke savner bilen i dagligdagen. Netop dette viser, at der er mulighed for at tilrette-

lægge hverdagens transport på mange forskellige måder som børnefamilie i Storkøbenhavn. De strukturelle betingelser tilbyder således et sæt af muligheder mht. aktiviteter og transportmidler, men det er op til den enkelte person eller familie at forholde sig til mulighederne og sammensætte dem til et hverdagsliv og nogle konkrete transporthandlinger.

Transportmønstre er selvforstærkende

Har man først etableret et transportmønster, får det hurtigt en stabilitet og er ikke lige til at ændre. En række studier af transportadfærd peger på, at transporthandlinger er præget af vanedannelse, og i teoriafsnittet kommer jeg nærmere ind på baggrunden for, at handlinger rutiniseres (jf. side 78). Kort fortalt er vaner handlinger, der er blevet indpasset i et mønster, så de efterhånden kan udføres med ringe anstrengelse. Vaner er en måde at spare energi på, som så frigøres til andre formål. Men vanerne er mere end en praktisk foranstaltning til at spare energi. Der er så meget, vi skal forholde os til hele tiden, at det er en nødvendig betingelse for et hverdagsliv, at store områder af vores verden tages for givet – at den er selvfølgelig. Vi arbejder hele tiden for at opretholde selvfølgelighederne, fordi alternativet til at opfatte verden som ordnet er et uoverskueligt og uforudsigeligt kaos. Den vanemæssige adfærd er således knyttet til den enkeltes forestillinger, erfaringer og følelser, og er samtidig etableret som kulturelt etablerede selvfølgeligheder. Derfor kan det være svært at forandre vaner.

Analysen viser også, at transportmønstre bygges op omkring vaner og erfaring, og at de har en selvforstærkende karakter. Uanset om familiens transportmønster er baseret på bil, cykel, kollektiv transport eller en blanding af transportformer, så oplever familierne i de fleste tilfælde det aktuelle transportmønster som praktisk, nemt og hensigtsmæssigt. Det hænger sammen med, at familien gør sig erfaringer og etablerer rutiner omkring udvalgte transportformer, hvilket er en betingelse for, at transporten opleves som nem og selvfølgelig. Det betyder også, at har familiens medlemmer bil til rådighed, så bruges den i praktisk talt alle situ-

ationer. Brugen af bilen bliver en vane, og den fremstår som det mest oplagte transportalternativ både på korte og lange ture. Bilen vælges kun fra, når den er direkte uhensigtsmæssig at bruge. Den udbredte bilbrug på korte ture gælder både for familier, der giver udtryk for, at de er bekymrede for transportens forurening, og dem, der ikke tager det så tungt.

Med den teknologisociologiske teori forståelsen af transportmønstrenes selvforstærkende karakter nuanceres. Der sker en gensidig påvirkning mellem brugerne og teknologien, idet den teknologi, vi handler i forhold til, ændres, men vi ændrer os også i vores omgang med teknologierne. Den empiriske observation af, at familierne bruger bilen til alle de ture, hvor den ikke er direkte uhensigtsmæssig, kan tolkes ind i denne sammenhæng: Før bilen anskaffes, kan vi ikke forudse, hvordan vi vil komme til at bruge den. Men når den kommer til stede som en fysisk realitet, så står den billedligt talt ude foran huset og siger ”brug mig”. De empiriske observationer bekræfter således den teoretiske pointe om, at teknologien i sig selv er med til at ændre vores handlemønstre.

Brud i rutiniseringen

Selv om transporthandlinger er præget af rutinisering, så forandres de også gennem tiden. Ændringer af hverdagens transport kan motiveres af, at man oplever nogle problemer eller spændinger i tilværelsen, som ændrede transportløsninger kan mildne. Men forandringer kan også motiveres af lyst til nye aktiviteter eller oplevelser, således er ændringer af transportmønstre ofte knyttet til forandringer i hverdagslivet. Det kan være konkrete ændringer af de aktiviteter, man deltager i, men også ændrede livsorienteringer, f.eks. knyttet til erhvervelse af ny viden.

Undersøgelsen af konkrete transportsituationer er valgt som en metode til at komme tæt på transporthandlingerne, og denne metode har også givet indsigt i forandringspotentialer. Der kan skelnes mellem de ‘rutineprægede’ transportsituationer, hvor transportmiddelvalget fremstilles som selvfølgeligt, og de ‘åbne’ transportsituationer, hvor det ikke er givet, hvilken transportform,

der er mest hensigtsmæssig, og hvor den aktuelle transport evt. er kilde til irritation. Det er mere oplagt at forandre de dele af transportmønsteret, der kan karakteriseres som 'åbne' situationer, end dem, der er etableret som faste rutiner.

To typer 'åbne' situationer har fået særlig opmærksomhed i analysen. Det handler om de situationer, hvor familier uden bil finder det svært at undvære bilen, og om de situationer, hvor familier med bil finder den uhensigtsmæssig at anvende. I begge tilfælde stilles der spørgsmålstejn ved de rutiner og teknologier, familiens transportmønster er bygget op omkring, og der åbnes op for refleksion og forandring især i forhold til spørgsmålet omkring bilanskaffelse eller bilafskaffelse.

Det er særligt vanskeligt for familier uden bil, når de skal hjem om aftenen med deres børn, når de skal besøge venner, der bor langt væk, eller når de skal på weekendture, f.eks. i sommerhus eller i skoven. Her er det vigtigt at holde fast i, at familiernes daglige transport fungerer, og at de dermed ikke savner en bil til daglig, men at der er nogle periodisk tilbagevendende situationer, hvor transporten uden bil opleves som et stort problem.

De situationer i hverdagen, hvor bilen ikke foretrækkes, selv om familierne har egen bil, drejer sig typisk om ture til København centrum, hvor flere interviewpersoner nævner, at de foretrækker toget. Så når den offentlige transport er effektiv, og der er nogle barrierer i form af parkeringsafgifter og trængsel, der besværliggør bilbrug, så fremhæves offentlig transport som nem og hensigtsmæssig. I andre situationer fremstår cyklen som mere fordelagtig end bilen: For det første er der nogle interviewpersoner, der oplever en fysisk frihed og et velbehag ved at cykle. For det andet er der eksempler på, at tilrettelægges de fysiske strukturer med cyklen for øje, kan den være fordelagtig at bruge fremfor bilen.

2. Anbefalinger i reguleringssammenhæng

På baggrund af undersøgelsens resultater vil jeg fremhæve nogle overvejelser, der bør inddrages, når man reguleringsmæssigt vil påvirke hverdagens transport i en mere bæredygtig retning. Først og fremmest er det vigtigt at være opmærksom på, at transport-handlingerne indgår som elementer i et komplekst hverdagsliv, og derfor bør reguleringsmæssige initiativer tage udgangspunkt i det hele hverdagsliv. Det nytter ikke noget at ændre transportalternativerne, hvis de øvrige forhold i hverdagslivet ikke giver mulighed for, at familierne kan ændre deres transportmønstre. Relevant viden om de personer eller grupper, som man ønsker skal ændre adfærd, kan f.eks. indhentes gennem eksperimenter, forskningsprojekter og dialog med brugerne af forskellige transportalternativer. Dermed kan det afdækkes, hvad der for de regulerede er de mest påtrængende behov og barrierer i forhold til at ændre transportadfærd.

Analysen viser, at råder familierne over bil, så bruges den både på korte og lange ture, og de vælger ikke i særlig høj grad alternative transportmuligheder. Udfra undersøgelsens resultat vil det således ikke være effektivt at bygge reguleringen op omkring 'fornuftig brug af bilen'. Bilen skal være tilgængelig i de periodisk tilbagevendende, særligt besværlige situationer, mens biladgangen i hverdagen skal begrænses. Et centralt mål i udviklingen af bæredygtig transportadfærd må derfor være at begrænse bilejerskab. Hvis dette gøres gennem rigide regler og pludselige afgifter, der giver store vanskeligheder for de mange familier, der har bygget hverdagen op med bilen som et integreret element, vil det selvfølgelig møde endog meget stor modstand. Forandringer må ske i et tempo, hvor familierne kan nå at tilpasse deres hverdag til de nye forhold.

I første omgang kan man satse på at fastholde de bilfrie uden bil. Næsten halvdelen af familierne i København har ikke egen bil og har tilrettelagt den daglige transport uden bilen som forudsætning. Men en stor del af de bilfrie familier låner eller lejer bil, eller kø-

rer med andre ind i mellem. En måde at undgå bilanskaffelse på er ved at gøre det lettere for familierne at klare de situationer, hvor bilen er vanskelig at undvære. Bilen skal med andre ord gøres lettere tilgængelig, uden at man er nødt til at købe den selv. I et større perspektiv er det ikke vigtigt, om familierne låner eller lejer en bil eller kører taxa på nogle enkelte ture. Det afgørende i et bæredygtighedsperspektiv er, om de anskaffer egen bil og som konsekvens heraf omlægger hele deres daglige transport til at være baseret på bilbrug.

Oplagte virkemidler til at give de bilfrie familier bedre adgang til bil kunne f.eks. være billige og fleksible delebilsordninger og reducerede taxapriser for personer uden bil. Man kunne også gøre det billigere at have bil, hvis flere familier ejede den sammen. Samtidig skal barriererne mod at anskaffe bil bevares ved fastholdelse af de høje registreringsafgifter på enkeltfamiliebiler. Den relative fordel ved at have bil kunne f.eks. reduceres gennem familierabatter på offentlig transport. Jeg vil ikke komme nærmere ind på de konkrete virkemidler, men derimod slå fast, at det er lettere at bevare en familie bilfri end at få en familie med bil til at afskaffe bilen eller bruge den mindre.

Analysen har også afdækket situationer, hvor konkurrence mellem forskellige transportalternativer faldt ud til fordel for tog eller cykel. Rejser til København blev fremhævet som en situation, hvor toget var det mest hensigtsmæssige transportmiddel. Manglende parkeringsmuligheder, den tætte trafik og de gode offentlige forbindelser blev især fremhævet som begrundelser for at tage toget. De begrænsede parkeringsmuligheder i centrum blev omtalt som en selvfølge, og ikke som noget interviewpersonerne var irriterede over. I reguleringssammenhæng er der et perspektiv i at styrke strukturer, der får andre transportmidler til at fremstå som 'det mest praktiske'. En strategi med en kombination af bilbegrænsende foranstaltninger og udbygning af den offentlige transport vil på sigt kunne ændre konkurrenceforholdet mellem transportformerne.

Endelig må cyklen fremhæves som et transportmiddel, næsten alle har adgang til og erfaring med. Cykling beskrives endvidere som en kropslig oplevelse, der i de fleste tilfælde er positiv og knyttes til motion, afstresning og naturoplevelser. For at fremme cykling kan der sættes ind på flere områder. Infrastruktur, der favoriserer cyklen på bekostning af bilerne, kan gøre cykling til 'det mest hensigtsmæssige alternativ'. Dette kan f.eks. implementeres lokalt i boligområder, hvor parkeringspladserne lægges i udkanten af området, og de centrale dele derved fredeliggøres. Dette har den yderligere fordel, at mindre børn får større bevægelsesfrihed. En anden strategi er at øge fokus på sammenhænge mellem kropskultur og cykling, hvorved cyklens fordele fremhæves i 'konkurrencen mellem transportmidlerne'.

Hverdagens transportmønstre er i høj grad rutinerede og integreret i den brede hverdagslivssammenhæng. Forandringer af transportmønstrene sker ofte, når de øvrige forhold i hverdagslivet giver anledning til det, f.eks. hvis familien flytter, får barn, får nyt arbejde, bedre/dårligere økonomi osv. Hvis man fra samfundets side udvikler transportsystemet og iværksætter nye tiltag med det formål at påvirke borgernes transportadfærd, så kan det vare længe, inden man ser den fulde virkning af indsatsen. Fordi man opretter en ny busrute, så begynder beboerne i området ikke straks at bruge den fuldt ud. Men næste gang de søger job, kan det være, at den nye forbindelse er med i de komplekse overvejelser, der ligger til grund for forandringer i hverdagslivet. At ændre transportadfærd i en mere bæredygtig retning kræver både visioner og tålmodighed.

Litteraturliste

Andersen, Ib, m.fl., *Om kunsten at bedrive feltstudier – en erfaringsbaseret forskningsmetodik*, Samfundslitteratur, 1992.

Andersen, Johannes, *Hverdagens Centrifuge. Det daglige liv og den moderne livsform*, Hovedland, 1997.

Alvesson, Mats og Skjöldberg, Kaj, *Tolkning og reflektion - Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*, Studentlitteratur, Lund, 1994.

Aune, Margrethe, *The Computer in Everyday Life: Patterns of Domestication of a New Technology*, Chapter 4 in *Making Technology Our Own?*, Scandinavian University Press, 1996.

Aune, Margrethe, "Nøktern eller Nytende" *Energiforbruk og hverdagsliv i norske husholdninger*, Senter for Teknologi og Samfund, rapport nr. 34, 1998.

Bech-Jørgensen, Birte, *Når hver dag bliver til hverdag*, Akademisk Forlag, 1994.

Berger, Peter og Luckmann, Thomas, *Den samfundsskabte virkelighed*, Lindhardt og Ringhof, 1996. (Publiceret første gang på engelsk i 1966)

Bijker, Wiebe, Hughes, Thomas P., Pinch, Trevor, *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, 1989

Bloch, Charlotte, *Om forskel mellem det kendte og det 'endnu-ikke-kendte' - om hverdagsliv og subjektivitet*, i *Hverdagsliv, kultur og subjektivitet*, Kultursociologiske skrifter nr. 25, 1988.

Cronberg, Tarja, *Det teknologiske spillerum i hverdagen*, Nyt fra samfundsvidenskaberne, 1987.

Cronberg, Tarja, *Theories of everyday life and social construction of technology: can they benefit each other?* Proceedings from COST A4 workshop in Trondheim, Norway, vol. 1, 1993.

Damsbo, Charlotte, *Tid er vigtigst for børnefamilier*, i Søndagsavisen region 5 side 29, 29. oktober 2000. Undersøgelsens web-adresse: www.4kids.dk

Danmarks Statistik, *Statistisk Tiårsoversigt*, 2000.

Danmarks Statistik, *Danmark i tal*, 2001.

Dansk Cyklist Forbund, *Et liv med børn uden bil*, november 1996.

Det Økologiske Råd, *Bilens blinde vinkler*, 2000.

Ellul, Jacques, *The Characterology of Technique*, kap. 2 i *The Technological Society*, Toronto, 1964.

Energispareudvalget, *Miljø og energi – Energi-spareudvalgets undersøgelse af befolkningens miljømæssige og energisparemæssige holdninger og adfærd*, 1995.

Eneroth, Bo, *Hur mäter man "vackert"? Grundbok I kvalitativ metod*, Akademilitteratur, 1984.

Erlandsen, Heidi Kristine Syrdahl, *Småbarnsforældres reiser i hverdagen*, TØI rapport 298/1995.

Fog, Jette, *Med samtalen som udgangspunkt*, Akademisk forlag, 1998.

Ger, Güliz, Hal, Wilhite, Bente Halkier, Jeppe Læssøe, Mirjam Godskesen, Inge Røpke, *Symbolic Meanings of High and Low*

Impact Daily Consumption Practices in Different Cultures, paper in the European Science Foundation TERM-programme Workshop material: "Consumption, Everyday Life and Sustainability", 27-29 March, Lancaster University, 1998.

Giddens, Anthony, *The Constitution of Society*, Polity Press, 1984.

Godskesen, Mirjam, og Røpke, Inge, *Teoretiske perspektiver på hverdagsliv og transport*, Konferencerapport 2, Trafikdage på Aalborg Universitet, 1998.

Grahn, Wera, *Liv utan bil - en livsstilsstudie av bilfrie barnfamilier*, Nordiska museet, Stockholm, 1995.

Gullestad, Marianne, *Teknologi, hverdagsliv og kulturanalyse*, Nyt om kvinneforskning nr. 5:36-41, 1988.

Gullestad, Marianne, *Kultur og hverdagsliv – På sporet af det moderne Norge*, Universitetsforlaget, Oslo, 1989.

Gullestad, Marianne, *Hverdagsfilosofer*, Universitetsforlaget, Oslo, 1996.

Halkier, Bente, *Miljø til daglig brug? Forbrugernes erfaringer med miljøhensyn i hverdagen*, Forlaget Sociologi, 1999.

Hjorthol, Randi, m.fl. *Kan vi leve uten bil?*, TØI, Oslo, 1990.

Hjorthol, Randi, *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*, TØI rapport 391/1998.

Hjorthol, Randi, *Mobilitet i en aldrende befolkning*, Konferencerapport 2, Trafikdage på Aalborg Universitet 2000.

Iversen, Trine, *Miljøproblematikken i hverdagslivet*, Institut for Antropologi, Københavns Universitet, 1996.

Jensen, Mette, *Benzin i blodet - kvalitativ del*, DMU, rapport nr. 191, 1997.

Jensen, Mette, “*Jeg skal da ikke ha’ bil indenfor de næste 10 år*” - om unges forhold til bilisme og mobilitet, Konferencerapport 2, Trafikdage på Aalborg Universitet 2000.

Kirkeby, Ole Fogh, *Abduktion, analogi, eller hvordan detektiver tænker*, Kapitel 6 i Videnskabsteori & metodelære for erhvervsøkonomer, Samfundslitteratur 1988.

Knie, Andreas, *Eigenzeit und Eigenraum: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr*, i Soziale Welt Heft 1 s. 39-54, 1997.

Korremann, Grete, *Trafikvaner på landet - en interviewundersøgelse*, Transportrådet, Notat nr. 97/04, 1997.

Kuehn, Susanne, *Livsstilens betydning for energiforbruget*, Ph.d. afhandling, Sociologisk Institut, Københavns Universitet, 1998.

Kvale, Steinar, *InterViews – An Introduction to Qualitative Research Interviewing*, Sage Publications, 1996.

Lie, Merete og Sørensen, Knut H., *Making Technology Our Own? Domesticating Technology into Everyday Life*, Chapter 1 in *Making Technology Our Own?*, Scandinavian University Press, 1996.

Lindén, Anna-Lisa, *Från ord til handling. Individuelle möjligheter och samhälleliga restriktioner*, i *Livsstil og Miljø - Fråga, forska, förändra*, BFR, FRN m.fl. Stockholm, 1996.

Lindén, Anna-Lisa, Values of nature in every-day life – Words Versus Action in Ecological Behaviour, *Sustainability the Challenge, People, Power, and the Environment*, Black Rose Books, 1998.

Læssøe, Jeppe, *Mobilitetsbehov - kulturelle læreprocesser og bæredygtighed*, Transportrådet Notat nr. 99/03, 1999.

Magelund, Lykke, *Valg af transportmiddel i storbyen - bil og kollektivtransport i bolig-arbejdsrejsen*, Transportrådet og HT, Notat nr. 97/03, 1997.

NOAH Trafik, *Netværk mod overflødige motorveje*, <http://www.noah.dk/trafik/netover.html>, 2001.

Nordisk Ministerråd, *The New Everyday Life*, The Research Group for the New Everyday Life, Nord 19/1991.

Oldrup, Helene Hjorth, *Mod en sociologisk forskning i transportadfærd*, s. 73-80 i Dansk Sociologi nr. 1/11. årgang, 2000.

Olsen, Bente Marianne, *Nye fædre på orlov – en analyse af de kønsmæssige aspekter ved forældreorlovsordninger*, Sociologisk Institut, København, 2000.

Pedersen, Kirsten Bransholm og Nielsen, Lise Drewes, *Kvalitative Metoder – fra metateori til markarbejde*, Roskilde Universitetsforlag, 2001.

Röpke, Inge, *Some Themes in the Discussion of the Quality of Life*, s. 247-266 i *Sustainability in Question: the search for a conceptual framework*, edited by Jörg Köhn et al., Edward Elgar Publishing 1999a.

Røpke, Inge, *The role of technological change in the growth of consumption*, Paper for the Fourth Conference of the European Sociological Association, Amsterdam, 18-21 August, 1999b.

Røpke, Inge, *New technology in everyday life - social processes and environmental impact*, Department of Technology and Social Sciences, 2000.

Sandqvist, Karin, *The Appeal of Automobiles – human desires and the proliferation of cars*, KFB – The Swedish Transport and Communications Research Board, 1997.

Strauss, Anselm og Corbin, Juliet, *Basics of Qualitative Research*, Sage Publications, 1990.

Sørensen, Knut H., *Constructivism and the Analysis of Technology*, Working paper, 1993.

Sørgaard, Jon, *Bilens integration i hverdagslivet - en teknologiso-
siologisk tilnærmning til bilkultur*, Paper præsenteret ved Nord-
iskt arbetssymposium, Linköping, 18.-19. februar 1993.

TeknologiNævnet, *Trafikkens pris - Mobilitet, vækst, problemer
og løsninger*, 1993.

Teknologirådet, *Storbyens Trafik*, referat fra konferencen om
Storbyens Trafik som blev afholdt på Schæffergården, d. 5-7
marts 1998.

Tengström, Emin, *Bilismen - i kris?, En bok om bilen, män-
niskan, samhället og miljön*, Rabén og Sjögren, 1991.

Trafikministeriet, *Trafik 2005*, 1993.

Trafikministeriet, *Trafikredegørelse*, 1997.

Transportrådet, *Billøs i bilsamfundet*, Rapport nr. 00/03, oktober 2000.

Uth, Thyra, *Persontransportens betydning for individet i et identitetsperspektiv – med fokus på transportmiddelvalg*, Handelshøjskolen i Århus, 1999.

Waldo, Åsa, *Vardagslivets resor i den stora staden*, Sociologiska institutionen, Lund, 1999.

Williams, Robin, Slack, Roger, Stewart, James, *Social Learning in Multimedia*, Research Centre for Social Sciences, The University of Edinburgh, 2000.

Bilagsoversigt

Bilag 1: Interview guide (Pilotundersøgelse)

Bilag 2: Introduktionsbrev til familierne

Bilag 3: Eksempel på aktivitetsdagbog

Bilag 4: Guide til introduktions interview

Bilag 5: Interviewguide

Bilag 6: Udsnit af mindmap

Interview guide (Pilotundersøgelse)

Brugt i de første tre prøveinterview i september/oktober 1996

1. Samtale omkring dagbogen

- Med udgangspunkt i dagbogen fortæller interviewpersonerne om specifikke situationer, som jeg har udvalgt på forhånd.
- Hvis det ikke kommer af sig selv, spørger jeg til sidst til om ugen har været repræsentativ.

2. Spørgsmål til rutekort

Med udgangspunkt i en skitse jeg har lavet af typiske transportruter diskuterer vi hvad der er normale transportture. Denne snak er et godt udgangspunkt for at få et billede af en “normal-uge”.

3. Erfaringer med transportmidler

Her spørger jeg hver enkelt person hvordan de blev transporteret/transporterede sig selv som barn/ung og om de nu har kørekort.

4. Forestillinger om fremtiden

Generelt: Hvordan vil I bo, arbejde osv.

Og mere specifikt til transport, afhængig af om de har bil eller ej:

- Kunne I forestille jer at leve uden bil?
- Tror I, at I vil anskaffe en bil?
- Vil I have flere biler?

5. Holdninger til miljø

Hvad betyder miljø for jer (stilles så åbent som muligt og sikrer at vi kommer ind på transport).



Kære NN og familie

Jeg skriver til dig og din familie, fordi jeg vil bede om jeres hjælp. Jeg er Ph.d. studerende og i gang med et forskningsprojekt om transport og hverdagsliv. Det foregår på Institut for Teknologi og Samfund på Danmarks Tekniske Universitet og er betalt af Transportrådet.

Formålet med mit arbejde er at få en dybere forståelse for, hvorfor vi transporterer os som vi gør i Danmark, og hvordan vores transportvaner hænger sammen med vores daglige liv med børn, arbejde, en husholdning, der skal passes, og fritidsinteresser vi gerne vil dyrke. Projektet varer i alt 3 år, og jeg regner med at afslutte det i august 1999. Jeg er nu nået til det punkt i projektet, hvor jeg skal ud og lave konkrete undersøgelser.

I den forbindelse har jeg brug for at komme i kontakt med nogle familier. Det skal være børnefamilier, der bor i Københavnsområdet, og det er vigtigt, at jeg får kontakt med familier, der bruger forskellige former for transport til daglig. Det kan være vanskeligt at finde de helt rigtige familier til sådan en undersøgelse, bl.a. fordi det ikke må være familier, jeg kender i forvejen. Derfor har jeg valgt denne lidt utraditionelle vej til at komme i kontakt med jer.

Du har tidligere vist interesse for trafikforhold i forbindelse med Teknologirådets konference om Storbyens Trafik. Jeg deltog i konferencen og forhørte mig der om Teknologirådets udvælgelse af borgere. Der viste sig, at der lå et stort stykke arbejde bag deres udvælgelse. Dette materiale har de beredvilligt stillet til rådighed for mit forskningsprojekt. Netop fordi du ikke blev udvalgt til at deltage i konferencen, og udfra det du har skrevet om din daglige transport og dine familieforhold, har jeg valgt at henvende mig til jeres familie. Det vil være en stor hjælp for mig, hvis du og din familie har lyst til at deltage i projektet.

Jeres deltagelse vil indebære et kort, første interview med et eller flere medlemmer af familien, hvor jeg vil spørge til konkrete oplysninger som uddannelse, alder, arbejde og husstands indtægt. Derefter vil I (alle voksne og evt. større børn) blive bedt om at skrive dagbog i en uge over jeres aktiviteter og jeres transport. Et par dage efter ugen er afsluttet, vil jeg lave et interview, hvor hele

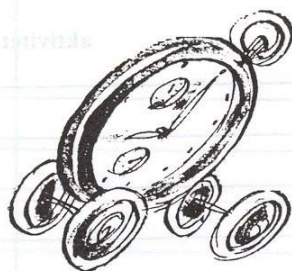
familien deltager. Det vil vare 1-2 timer. Interviewene skal helst foregå i jeres eget hjem.

Hvis du og din familie vil høre nærmere om projektet med det samme, eller hvis I allerede nu har fået lyst til at deltage, kan I enten ringe, sende en mail eller skrive til mig. I er også meget velkomne til at ringe til mig privat på tlf. 3927 7239, hvis det passer jer bedre at ringe om aftenen. Jeg vil under alle omstændigheder tillade mig at kontakte jer telefonisk om en uges tid, når I har haft tid til at tænke over, om I vil deltage.

Med venlig hilsen

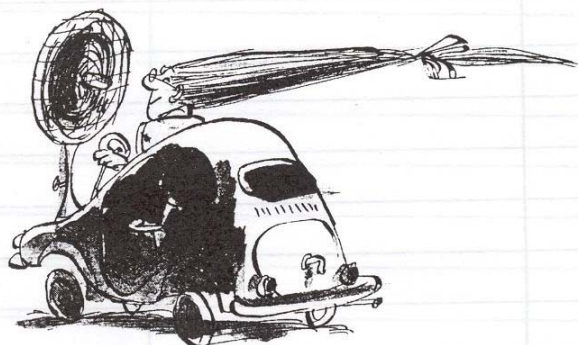
Mirjam Godskesen

AKTIVITETSDAGBOG



NAVN _____

STARTDATO _____



TIRSDAG 10.9.96

tidspunkt/tidsrum	aktivitet
7.45	STAD OP
	SPISE MORGENMAD
8.30 - 8.45	KØRE TIL VUGGESTUEN (BIL)
8.45 - 9.00	AFLEVERE BUNE
9.00 - 9.25	KØRE TIL SKOLE (BIL)
9.25 - 13.00	SKOLE
13.00 - 13.10	KØRE VIDERE TIL NØRREBRO (BIL)
	BØGHANDEL MM.
13.10 - 14.15	KØRE HJEM INCL. CA. 10 MIN. STØP V. MOTORVEJS- UDSTILLINGEN (BIL)
	SLAPPE AF
	FORBEREDE BESTYRELSESMØDE
16.45 - 16.55	KØRE TIL VUGGESTUEN (BIL)
	BESTYRELSESMØDE
19.00 - 19.10	KØRE HJEM (BIL)
	"FAMILIEHYGGE" + LÆRTIER
23.15	ISENG

Guide til introduktions interview

- Kort om mig selv og mit projekt
Hvor længe jeg har været i gang, financiering, dybere forståelse for hvordan transportmønstre bliver til i dagliglivet. Hvad materialet skal bruges til.
- Om at deltage – hvad det indebærer – spørgsmål?
- Fortrolighed – flere muligheder – diskutere graden af anonymisering ved næste interview.
Fordele og ulemper ved forskellige grader af anonymitet.
- Intro til dagbog og vælge en normal uge og aftale interviewtidspunkt
- Faktuelle forhold:

Navne på alle familiemedlemmer

Adresse og tlf.

Uddannelse og arbejdssituation for alle familiemedlemmer

Husstandsindtægt – antal 100.000 kr.

Interviewguide

1. Samtale omkring dagbogen

Ud fra dagbogen fortæller interviewpersonerne om ugen dag for dag. Vi tager en dag ad gangen og de forskellige personer, der har skrevet dagbog, skiftes til at fortælle. Forventet tidsramme 45 min. til 1 time.

2. Tidsstruktur i hverdagen og transportmidler

- Synes I at I har travlt til hverdag?
- I hvor høj grad bygger tidsbrugen på tvungne eller selvvalgte aktiviteter?
- Dvs. kan I vælge ikke at transportere jer det I gør nu?
- Er der et tidspres i hverdagen, der nødvendiggør bestemte transportmiddel valg?
- Føles et evt. tidspres som noget tvungent eller noget selvvalgt?
- Ønsker I at lave noget om i jeres hverdag?
- Hvilke tidsperspektiver ville der være for at ændre hverdagens rytme og aktiviteter?
- Ville ændringer i hverdagens aktiviteter betyde noget for jeres transportmønstre?

3. Transporterfaringer

Fortæl om de transportmidler I har.

Fortæl jeres "transporthistorie" fra jeres barndom til nu.

Positive og negative erfaringer med bestemte transportformer.

Har I kørekort? Kan I bruge andre transportmidler?

4. Forestillinger om fremtiden

Fortæl om jeres forestillinger for fremtiden.

Hvordan vil I bo, arbejde osv?

Hvilke transportformer vil I komme til at bruge i dette fremtidsbillede?

5. Transport og miljø

Hvad kommer I til at tænke på når jeg siger miljø?

Er miljøet noget I tænker på i forbindelse med transport?

Er der andre områder, hvor I gør noget i hverdagen, der har med miljø at gøre?

6. Fortælle om mine planer med materialet

Mit tidsperspektiv (mindst 2 år)

Hvor meget er I interesseret i at se af formidlingen?

Må jeg sende en historie til godkendelse?

Vi i evt. være åbne overfor et opfølgende interview og/eller gruppeinterview?

Bilag 6

Udsnit af mindmap

